Amando Baños Rodríguez

COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

Actualizados a 02 de julio de 2018

Comprobar si es la última actualización en el blog: http://todosobretrafico.com/ley-de-trafico/

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

Incluye referencias a otras normas que afectan al tráfico y a la seguridad vial así como numerosas definiciones adicionales. También se incluye derecho comparado de otros países.

NORMATIVA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL[1]

NORMATIVA ESPAÑOLA. ANTECEDENTES

1842 ***Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales[2],*** de 14 de setiembre (Gaceta de Madrid núm. 2898, de 16 de setiembre). Aunque destinada a la conservación de carreteras, en su texto encontramos un Capítulo, el II, dedicado al tránsito por los caminos. Es la primera vez que se ordenan de forma sistemática normas de circulación.

1848 ***Real Decreto sobre construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales y Real Orden aprobando su Reglamento de ejecución[3],*** de 7 de abril (Gaceta de Madrid números 4959 al 4965, del 12 al 18 de abril, aunque es este último día cuando se publican los artículos referidos al comportamiento en la circulación de los animales, de los carruajes y de sus conductores).

1857 ***Reglamento para el servicio de los carruajes destinados á la conducción de viajeros[4],*** de 13 de mayo de 1857 (Gaceta de Madrid, núm. 1592 de 15 de mayo).

[1] No he incluido la normativa específica que se limita a regular la circulación por las vías urbanas.

*[2] **El resumen de lo que contiene es el siguiente:***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las multas que se aplican en 1842 y en 1848 son exactamente las mismas, lo que vendría a demostrar que la inflación, durante esos años, era baja.

*[4] **Este reglamento sorprende por su modernidad, ya que exigía:***

-Inspección previa de sus características antes de su puesta en circulación.

-Imponía criterios de construcción para que pudiese ser homologado.

-Exigía la emisión de un certificado de características por un perito calificado.

-Obligaba a identificar al carruaje con un número individualizado y el nombre de la empresa.

1867 ***Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros***[5]**,** de 19 de enero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). El Capítulo II está dedicado al tránsito por las carreteras.

1889 ***Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil*** [6] (Gaceta de Madrid, núm. 206, de 25 de julio).

Contaba con disposiciones sobre:
-La colocación de la carga.
-Los asientos de los pasajeros.
-Las luces obligatorias en el vehículo.
Obligaba a *que los pasajeros llevasen consigo un documento de identificación.*
Diferenciaba *entre las tarifas de adultos y las de niños.*
Requería *el registro de personas y equipajes que iban en el vehículo.*
El conductor debía llevar ***una hoja de ruta*** *con el recorrido.*
Los billetes indicaban los ***derechos y deberes de los pasajeros.***
La empresa tenía la ***obligación de subsanar los defectos sobrevenidos*** *en el viaje.*
El público tenía que tener ***visibles las tarifas, los horarios, las paradas y los recorridos.***
Existía ***limitación en las horas de conducción.***
La empresa tenía que avisar a los Gobernadores Civiles y a la Guardia Civil de los cambios en las horas de entrada y salida de los carruajes.
Regulaba el adelantamiento *entre este tipo de vehículos.*
Era necesaria ***una edad mínima para los miembros más jóvenes de la tripulación*** *y, los conductores debían aportar un* ***certificado de antecedentes.***
Tenía que haber ***cuadernos foliados y numerados*** *para que los clientes pudiesen escribir sus* ***quejas.***
Se castigaba a los peritos *que falsificasen el certificado de características.*
Había ***multas por el servicio mal prestado*** *o por no observar este Reglamento, que por otra parte debía estar a disposición del público y se preveían las autoridades encargadas de su cumplimiento.*

[5] *Reproduce en la mayor parte de sus artículos la normativa anterior de circulación, pero incluía algunas novedades: en el Artículo 22 indica que "Las diligencias y demás carruajes que hagan servicio público de transporte de viajeros no podrán adelantarse unos á otros, sino cuando los que van delante se detengan á mudar tiro, ó con cualquier otro objeto".*
En el art. 24 volvía a insistir en que "las recuas y carruajes cuando se encuentren con los conductores del correo deberán dejarles el paso expedito" (vemos de nuevo que los vehículos que transportaban correspondencia oficial tenían la consideración de prioritarios).
Dentro de las disposiciones generales, en el Art. 44 insistía en privilegiar el servicio de correos al permitir que "Siempre que sea posible, se permitirá el paso de las sillas-correos por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración".
También eran destacables en esta Disposición, el Art. 45 que indicaba que "Cuando hay vuelcos de carruajes en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los han producido, dando cuenta de sus resultados a la Dirección general" y el Art. 46 que señalaba que "No se reconoce fuero especial ni privilegiado para los que infrinjan las disposiciones del mismo".

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

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

1897 ***Real Orden*** conteniendo las reglas ***para el transporte de viajeros con motor de vapor por las carreteras***[7]***,*** de 31 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 225, de 13 de agosto).

1900 ***Reglamento***[8] ***para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado***[9]***,*** de 17 de setiembre (Gaceta de Madrid, núm. 263, de 20 de setiembre).

1901 ***Real Orden de 19 de agosto acordando la tarifa que ha de regir para el servicio de reconocimiento de automóviles***[10] (Gaceta de Madrid, núm. 236, de 24 de agosto)

1901 ***Real Orden de 18 de noviembre disponiendo que la Guardia Civil compruebe los permisos de conducción y circulación y la velocidad a la que circulan los automóviles***[11] por las carreteras del Estado y denuncie a los conductores que infrinjan el Reglamento de 1900 (Gaceta de Madrid, núm. 324, de 20 de noviembre).

1907 ***Exposición Internacional de Automovilismo, Ciclismo y Deportes***[12]***.*** Se celebró, por primera vez en España, en el mes de mayo, en Madrid, en el Palacio de las Bellas Artes.

1907 ***Real Orden***, de 24 de mayo, ***dictando las reglas á que han de ajustarse los automóviles para la circulación***[13], ***incluyendo los requisitos de matriculación y contraseñas de las placas***[14] que han de cumplir por razones de seguridad.

[7] *El título era: "Real Orden sobre la concesión á favor de José Hernández para sustituir la fuerza animal por la de vapor para la conducción de viajeros en las carreteras que se citan" Pág. 578-579.*
Debemos destacar que esta Real Orden no es una iniciativa del Gobierno, sino la respuesta a la petición hecha por un particular.

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

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

[10] *Se regula la inspección técnica de vehículos y se fijan las tarifas*

[11] *La Guardia Civil debía comprobar que la velocidad de automóviles aislados de servicio particular no excediese de 28 km/h; la de los de servicio público de 25 km/h, y la de los que remolcasen otros vehículos de 15 km/h, en terreno llano y despoblado, donde el tránsito fuese limitado y esas velocidades tenían que reducirse respectivamente a 12, 10 y 7,50 km por hora en las travesías de los pueblos.*
Ni que decir tiene que el cálculo se tenía que hacer a ojo, seguramente tomando referencias de edificios, árboles u objetos situados en la vía, y nos imaginamos lo difícil que puede ser calcular que un conductor sobrepasa cualquiera de esas velocidades si lo hace de forma moderada.

[12] *Estuvieron presentes tres marcas españolas: Catalonia S.E.A.T., Iberia e Hispano-Suiza.*

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

La Dirección General de Obras Públicas aprobó los modelos de permiso de circulación y de conducción el 01 de junio.

Ambos documentos se publican, uno tras otro en la Gaceta de Madrid, núm. 160, de 09 de junio.

1909 ***Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de policía y conservación de carreteras***[15]***,*** de 03 de diciembre (Gaceta de Madrid, núm. 339, de 05 de diciembre).

1910 ***Autorización*** de 23 de mayo ***al RACE para que expida los permisos internacionales de conducir*** *(Gaceta de Madrid núm. 146 de 26 de mayo).*

1914 ***Circular de Policía de carreteras,*** de la Dirección General de Obras Públicas de 01 de octubre ***dictando reglas para evitar aglomeración de personas*** en grupos en las explanaciones de las carreteras, y ***muy especialmente en las travesías de las poblaciones,*** como igualmente para ***evitar agresiones a vehículos y personas***[16] que los ocupan (Gaceta de Madrid, núm. 275, de 02 de octubre).

---

[14] *Aparecen las siglas provinciales en las matrículas con 2 o 3 letras.*

[15] *Contiene diversos artículos referidos a la seguridad vial ya vistos en otras normas anteriores:*
Art. 11. Todos los vehículos y caballerías deberán marchar al paso de persona en los sitios en que se esté empleando piedra en el afirmado, quedando también prohibido que se dé vuelta á dichos vehículos cuando estén sobre los puentes…
Art. 21. Preferencia de los conductores de correspondencia pública.
Art. 22. No se permite que las caballerías, ganados y carruajes se lleven corriendo á escape por la carretera á la inmediación de otro de su especie ó de las personas que van á pie.
Art. 23. Prohíbe que los conductores de recuas, ganados y vehículos los dejen ir libremente por el camino ó parados en él, abandonando su conducción, bien separándose de ellos ó yendo dormidos.
Art. 24. Obligación de que todo tipo de vehículos lleven por la noche en su frente, á lo menos, un farol encendido.
Art. 25. Sólo se permite circular sin autorización previa a los vehículos cuyo peso no exceda de 6.000 kg y que no ocupen más de la mitad del ancho de la carretera ó de sus apartaderos.
Art. 42. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Públicas, hará fe, salvo prueba en contrario…
Art. 50. Se permite, si es posible, la circulación de vehículos o caballerías que conduzcan la correspondencia pública por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración.
Art. 51 Cuando haya vuelcos de vehículos en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los hayan producido, dando cuenta de sus resultados á la Dirección General de Obras Públicas.

[16] *Lamentablemente el arrojar piedras a los vehículos viene de antiguo. Sin embargo también hay que señalar la antipatía que generaban muchas veces los automóviles debido a que no se respetaban los límites de velocidad y se producían numerosos atropellos. Un artículo de "La Vanguardia" de 20 de mayo 1914 (pág. 9) señala que "…los llamados á legislar y reglamentar sobre este punto son precisamente, por regla general, personas pudientes que tienen también automóvil, y entre éstas habrá seguramente muy pocas que tengan el altruismo de legislar ó de contribuir á que se legisle en forma que puedan perjudicarse sus propios intereses el día menos pensado. Esto explicaría el por qué no se hace nada sobre el particular. ¡A nadie le gusta tirar piedras á su tejado! . .*
Nunca y en ningún caso puede aprobarse que el público se tome la justicia por su mano quemando, haciendo añicos ó persiguiendo á tiro limpio al auto que ha causado una desgracia, como ha sucedido algunas veces aquí y fuera de aqu; pero sí se comprende muy bien que la pasividad de los legisladores y de las autoridades en asunto de tan vital interés para los ciudadanos todos, sea la causa eficiente de la exaltación popular en casos tales".

1918 ***Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España***[17]***,*** de 23 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 205, de 24 de julio).

1920 ***Reglamento (provisional) de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales***[18]***,*** de 29 de octubre de 1920 (Gaceta de Madrid, núm. 304, de 30 octubre)

1926 ***Se crea, mediante Real Decreto-Ley, el 2 de febrero, el Circuito Nacional de Firmes Especiales*** (Gaceta de Madrid núm. 41 de 10 de febrero).[19]

1926 ***Primer semáforo en España.*** El 17 de marzo se instaló, en Madrid, en la confluencia entre la Gran Vía y la calle de Alcalá[20]***.***

1926 ***Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España,*** de 16 de junio (Gaceta de Madrid, núm. 170, de 19 de junio)[21].

[17] *En este Reglamento se exige, por primera vez, que el certificado psicotécnico para los permisos de primera clase refleje que el conductor no tiene "nada de alcoholismo ni de otras toxicomanías" y se prevén sanciones por embriaguez, retirándole la primera vez el permiso por un mes, si reincidía se le retiraba tres meses y si volvía a reincidir se le retiraba de modo definitivo.*

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

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

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

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

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

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

[20] *Según el diario "El Sol" del día siguiente, una verdadera multitud acudió a la inauguración.*

[21] *Este Reglamento en su artículo 5 permitía que los Ingenieros de Caminos y los Ingenieros Industriales obtuviesen en las Jefaturas de Obras Públicas, por el hecho de tener el título, el permiso de segunda clase sin tener que hacer el examen de conducir. El pretexto fue que habían estudiado el motor de explosión en la carrera. Así se daba la paradoja de que había ingenieros que no se habían examinado del permiso y sin embargo eran los encargados de comprobar la destreza de los aspirantes al mismo. Eso hizo que los*

1928 ***Reglamento de circulación urbana e interurbana***[22]***,*** de 17 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 218, de 05 de agosto).

1931 ***Orden del Ministerio de Fomento,*** de 23 de octubre de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 323, de 19 de noviembre) ***sobre la concesión de permisos de primera clase a los españoles que hubiesen obtenido un permiso de segunda clase en una nación extranjera.***[23]

1933 ***Orden del Ministerio de Industria*** de 13 de diciembre de 1933 ***sobre reconocimientos periódicos de los vehículos con motor mecánico*** (Gaceta de Madrid núm. 5, de 05.01.1934) [24]***.***

1933 ***Primer Congreso Municipal de Circulación*** *(celebrado en Madrid del 9 al 15 de enero de 1933)*.[25]

1934 ***Código de la circulación,*** de 25 de septiembre (Gaceta de Madrid, núm. 269, 270

Ayudantes de Obras Públicas, que también habían estudiado el motor de explosión, exigiesen el mismo trato y así se acordó concederles las mismas exenciones en la Gaceta de 20.12.1933. Posteriormente también lo consiguieron los Ingenieros de Minas el 01.03.1934. Estos privilegios ya fueron denunciados en su día en la revista Autodatos de marzo de 1934 porque no se entendía que se les dieran automáticamente los permisos sin comprobar "su torpeza o ineptitud física". Se vieron reducidos parcialmente en el art. 273 del Código de la Circulación de 1934 al dispensarlos solamente de parte de las pruebas.

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

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

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

[25] *Lo organizó el Ayuntamiento de Madrid por iniciativa del concejal delegado del Tráfico, Fabián Talanquer. Su propósito era que se aplicase en las ciudades lo dispuesto en la Conferencia europea de Ginebra, de 1931, sobre la circulación por carretera, en la que se habían tomado acuerdos de gran importancia que estaban próximos a implantarse en las principales urbes europeas. Se invitó a todos los municipios con más de 20.000 habitantes. Estuvieron representados 33 ayuntamientos aunque otros muchos delegaron en sus representantes en las Cortes u otras personalidades. (Diario ABC, 4 de enero de 1933). Estuvieron presentes diversas asociaciones patronales y obreras, las principales empresas de transporte y otras entidades relacionadas con el tráfico urbano.Tuvo entre sus objetivos principales, adelantarse a lo que se preveía iba a convertirse en uno de los principales retos para los municipios españoles, la gestión del tráfico urbano.*

La importancia del Congreso reside, ante todo, en el hecho de haber puesto en primer plano la necesidad de que en toda España se unificara la reglamentación de la circulación, incluyendo todo lo referente a señales del tráfico. Se insistió, por ejemplo, en la necesidad de adoptar un sistema único de señales circulatorias —luminosas u opacas— que debían ser las que habían sido aprobadas en la ya citada Conferencia de la carretera deGinebra de 1931, organizada a instancias de la Sociedad de Naciones. Es decir, se imponía la recomendación de seguir los criterios marcados por los organismos internacionales, insertando así a España en el concierto de las naciones occidentales.

y 271, de fechas 26, 27 y 28 de setiembre).

1935 ***Decreto,*** de 12 de marzo de 1935, ***por el que se aprueba el Reglamento Orgánico Provisional del Cuerpo de Vigilantes de Caminos***[26] (Gaceta de Madrid, núm. 72 de 13 de marzo)

1939 ***Plan General de Obras Públicas***[27] elaborado bajo la dirección de ***Alfonso Peña Boeuf (Plan Peña),*** Ministro de Obras públicas del primer gobierno franquista, entre 1939 y 1941.

Este plan se acompañó de una Instrucción de Carreteras[28]***,*** de 11 de agosto de 1939, que supuso la primera normativa técnica de construcción de carreteras adaptada a los requerimientos del automóvil.

1941 ***Ley de 8 de marzo de 1941 por la que se reorganizan los servicios de policía*** (BOE núm. 98, de 8 de abril).[29]

1949 ***Asociación Española de la Carretera***[30]***.*** Se funda el 21 de abril. Se estructura en diversos departamentos según la actividad desarrollada: Técnica General y Estadística, Empresas Constructoras, Fabricantes de Maquinaria y Automoción, Usuarios, Formación y Educación.

1959 ***Ley 47/1959,*** de 30 de julio, ***sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional*** (BOE núm. 182, de 31 de julio).[31]

1960 ***Decreto 1666/1960 por el que se desarrollan las competencias en materia de tráfico, circulación y transporte por carretera determinadas en la Ley 47/1959 de 21 de julio*** (BOE núm. 221, de 14 de septiembre)***.***[32]

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

[27] *Es entonces cuando se clasificaron las carreteras en nacionales, comarcales y locales, reemplazando así la tradicional clasificación de la red en carreteras de primer, segundo y tercer orden. Se estableció además la designación de las seis carreteras nacionales radiales con origen en la Puerta del Sol de Madrid.*
la Instrucción técnica definió la geometría de las carreteras, estableciendo las secciones, pendientes máximas, radios de curvatura mínimo, etc. para cada tipo de carreteras según la nueva clasificación. Además, supuso la estandarización de todos los elementos de las carreteras: balizas, señales, sistemas de contención, etc. que se utilizarían durante los años siguientes.

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

[29] *Se crea la Policía Armada y de Tráfico. La mayoría de los vigilantes de caminos que no habían sido depurados por el nuevo régimen se integraron en la nueva policía. El cuerpo no se extinguió del todo ya que quedaron algunos vigilantes adscritos al Ministerio de Obras Públicas.*

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

[31] *La Guardia Civil pasa a ocuparse de la "vigilancia del tráfico" y se crea la Jefatura Central de Tráfico, aunque sólo nominalmente.*

[32] *Se detallan más las competencias del Ministerio del Interior, de la Jefatura Central de Tráfico y de la Guardia Civil.*

1961 ***Confederación Nacional de Autoescuelas.*** Surgió para aglutinar al sector de las escuelas de conductores.

1962 ***Orden Circular 8.1. – IC, del MOP (Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales),*** de 25 de julio ***sobre normas de señalización,*** redactada conforme a las prescripciones del Protocolo relativo a los Transportes por Carretera y Transportes Automóviles formulado en Ginebra en 1949[33].

1968 ***Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)[34],*** entidad privada sin ánimo de lucro. Se creó en el mes de octubre. Tiene su sede en Barcelona.

1969 ***Decreto 1277/1969,*** *de 26 de junio,* ***por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluye en el mismo un nuevo capítulo regulando la circulación por autopista*** (BOE núm. 154, de 28 de junio).[35]

1977 ***Señalización Móvil de Obras. Monografía publicada por el Ministerio de Fomento adaptando a este tipo de señalización la Norma de Carreteras 8.3-IC.***

1977 ***Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones.[36]***

1978 ***El Servicio de Publicaciones del entonces MOPU publicó la 14ª edición del Mapa Oficial de Carreteras.*** Como información complementaria, ***el mapa incluía un apartado donde se representaban las señales de tráfico*** que conformaban la colección oficial entonces vigente y se explicaba su significado.

1978 ***Constitución Española*** (BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978)[37].

1979 ***Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico*** (BOE núm. 240, de 06/10/1979). [38]

1981 ***Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, sobre señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas*** (BOE núm. 242, de 9 de octubre).

1982 ***Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero, sobre señalización de carreteras,***

[33] *Supuso la completa adaptación de la señalización de las carreteras españolas a los modelos internacionales.*

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

[35] *Se publicó para armonizar las señales con los demás países de acuerdo con la Convención de Viena de Señalización Vial de 1.968. España había firmado la Convención el 08.11.1968, aunque no la ratificó.*

[36] *Tomo el testigo de asociaciones anteriores.*

[37] *En su art. 19 establece que los españoles tienen derecho a circular por el territorio nacional. El art.53 permite regular ese derecho y el 149.1.21ª dispone que es competencia exclusiva del Estado el tráfico y circulación de vehículos a motor*

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

aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito de las Comunidades Autónomas con otra lengua oficial distinta del castellano (BOE núm. 50, de 27 de febrero).

1982 ***Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de reintegración y amejoramiento del régimen foral de Navarra*** (BOE núm. 195, de 16 de agosto), confirmando en que en todo lo relativo al tráfico y circulación Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que entonces ostentaba[39].

1982 ***Real Decreto 3256/1982,*** de 15 de octubre, (BOE núm. 287, de 30 de noviembre) *sobre* ***traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.***

1983 ***Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos.***[40]

1987 ***Norma de Carreteras 8.3-IC, "Señalización de Obras"*** aprobada por O.M. de 31 de agosto.

1987 ***Orden de 16 de julio de 1987 por la que se aprueba la norma 8.2-IC «Marcas viales» de la Instrucción de Carreteras*** (BOE núm. 185, de 4 de agosto).

1987 ***Norma 8.3 – IC sobre Señalización de Obras. Orden de 31 de agosto, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado*** (BOE núm. 224, de 18 de setiembre).

1989 ***Ley 18/1989 de Bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial***, de 25 de julio (BOE núm. 178, de 27 de julio).

1990 ***Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*** (BOE núm. 63, de 14 de marzo).

1994 ***Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*** (BOE núm. 95, de 21 de abril).

1995 ***Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos*** (BOE núm. 189, de 09 de agosto).

1995 ***Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*** (BOE núm. 281, de 24 de noviembre). Los delitos figuran en el Título XVII dedicado a los delitos conta la seguridad colectiva, y dentro de éste en su capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial, en los arts. 379 al 385.

1997 ***Manual de ejemplos de señalización de obras fijas. Dirección General de***

[39] *Véase también la Ley Foral 8/2007, de 23 de marzo, de las policías de Navarra. En su art. 9.f) dispone que la policía foral tiene competencias para la ordenación del tráfico dentro del territorio de la Comunidad Foral de Navarra, conforme a los convenios de delimitación de competencias en la materia concluidos con el Estado y vigentes en cada momento, salvo que correspondan legalmente a las Policías Locales.*

[40] *No fue la primera asociación de centros de reconocimiento de conductores pero sí la primera que abarcó centros de toda España.*

Carreteras. Ministerio de Fomento.

1997 ***Señalización móvil de obras. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.***

1997 ***Ley Orgánica 6/1997,*** de 15 de diciembre, ***de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña*** (BOE núm. 300, de 16 de diciembre).

1998 ***Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos*** (BOE núm. 22, de 26 de enero).

1999 ***Orden de 9 de diciembre de 1999 sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes*** (BOE núm. 296, de 11 de diciembre).

2002 ***Señales verticales de circulación, publicado por la Dirección General de Carreteras.***
Tomo I: Características de las señales; Tomo II: Catálogo y significado de las señales.

2003 ***Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores*** (BOE núm. 258, de 28.10.2003).

2003 ***Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras*** (BOE núm. 297, de 12 de diciembre).

2003 ***Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación*** (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).

2004 ***Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*** (BOE núm. 267, de 05 de noviembre).

2005 ***Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados*** (BOE núm. 267, de 05 de noviembre).

2005 ***Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción*** (BOE núm. 190, de 10 de agosto).

2006 ***Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado*** (BOE núm. 126 de 27 de mayo).

2007 ***Real Decreto 1032/2007 por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera*** (BOE núm. 184, de 2 de agosto).

2008 ***Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil (***BOE núm. 60, de 10

de marzo).

2008 ***Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor*** (BOE núm. 222, de 13 de setiembre).

2008 ***Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado*** (BOE núm. 261, de 29 de octubre).

2009 ***Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*** (BOE núm. 138, de 08 de junio).

2009 ***Resolución de 1 de junio, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable*** (BOE núm. 143, de 13 de junio).

2010 ***Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores*** (BOE núm. 54, de 03 de marzo).

2010 ***Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos*** (BOE núm. 153, de 24 de junio).

2010 ***Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos*** (BOE, núm. 170, de 14 de julio).

2010 ***Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos*** (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).

2010 ***Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico*** (BOE núm. 285, de 25 de noviembre).

2014 ***Manual del Sistema de Señalización Turística Homologada en las carreteras estatales,*** publicado de forma conjunta por los Ministerios de Industria, Energía y Turismo, y Fomento, en el mes de noviembre.

2014 ***Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras*** (BOE, núm. 83, de 05 de abril).

2015 ***Ley 35/2015,*** *de 22 de septiembre,* ***de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*** (BOE núm. 228, de 23 de setiembre).

2015 ***Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras*** (BOE núm. 234, de 30 de setiembre).[41]

[41] *Contiene definiciones sobre los que se considera carreteras y lo que no.*

2015 ***Real Decreto Legislativo 6/2015,*** *de 30 de octubre,* ***por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial*** (BOE núm. 261, de 31 de octubre).

2016 ***Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras*** (BOE núm. 55, de 04 de marzo).

2017 ***Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil*** (BOE núm. 18, de 21 de enero).

2017 ***Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI)***[42]***.*** Se funda el 26 de junio.

2017 ***Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos*** (BOE núm. 271, de 8 de noviembre).

NORMATIVA, RECOMENDACIONES Y ORGANIZACIONES EUROPEAS E INTERNACIONALES

1900 ***Primer Congreso Internacional de automovilismo*** que tuvo lugar en París, del 09 al 16 de julio[43]***.***

1904 ***Federación Internacional del Automóvil***[44] (en francés, Fédération Internationale de l'Automobile). Se funda el 20 de junio como una organización sin ánimo de lucro con sede en París. Incluye 268 organizaciones automovilísticas de 143 países. Inicialmente era conocía como La Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR).

1905 ***Primer Congreso Internacional de Turismo y Circulación en automóvil*** que tuvo lugar en París, en el Grand Palais, en diciembre de ese año.

1908 ***Primer Congreso Internacional de la Carretera***[45]***,*** celebrado en Paris del 11 al 21 de octubre[46]*.*

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

[43] *Tuvo lugar durante la Exposición Universal de 1900. El estado de las vías se trató someramente pero aún así se dejó constancia del propósito de someter a estudio las medidas necesarias para conseguir que las carreteras pudiesen soportar y favorecer la circulación de vehículos automóviles.*
El mundo del automovilismo ya no se podía contentar con discutir la calidad de los vehículos, era necesario disponer de una red de carreteras adaptadas al nuevo vehículo para que éste fuese aceptado por todos.
Se celebró el 2º Congreso en la sede del Automóvil-club de Francia, en 1903 y el 3º en Milán en 1906.

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

[45] *Participaron 28 países.*

[46] *Posteriormente tuvieron lugar los siguientes congresos: Bruselas (1910), Londres (1913), Sevilla (1923), Milán (1926), Washington (1930), Munich (1934), La Haya (1938), Lisboa (1951), Estambul (1955), Río de Janeiro (1959), Roma (1963), Tokio (1967), Praga (1971), México (1975), Sidney (1983), Bruselas (1987), Marrakech (1991), Montreal (1995), Kuala Lumpur (1999), Durban (2003), París (2007), México (2011), Seúl (2015) y está previsto el próximo en Abu Dhabi, en 2019.*

1909 ***Asociación Mundial de la Carretera (PIARC)[47].*** En francés se denomina "Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR)", y en inglés, "Permanent International Association of Road Congresses (PIARC)". [48] Se fundó el 29 de abril.

1909 ***Convenio[49] internacional relativo a la circulación de automóviles,*** firmado en París el 11 de octubre de 1909 (Gaceta de Madrid, núm. 118, de 27 de abril de 1912).

1921 ***Conferencia Internacional[50] sobre circulación por carretera[51],*** celebrada en París del 05 al 12 de octubre. Sus conclusiones fueron incorporadas a la normativa española modificando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales (Gaceta de Madrid núm. 329, de 25 de noviembre de 1922).

1926 ***Convenio para la circulación internacional por carreteras,*** firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 85, de 26 de marzo de 1927).[52]

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

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

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

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

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

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

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

1926 ***Convenio Internacional para la circulación de automóviles,*** firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 801, de 22 de marzo de 1930)[53].

1931 ***Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras[54],*** firmado en Ginebra el 30 de marzo de marzo de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 95, de 5 de abril de 1933).

1948 ***Federación Internacional de Carreteras[55].*** Es una organización sin fines de lucro con sede en Washington. España no fue admitida en aquel momento como miembro.

1948 ***Declaración[56] Universal de Derechos Humanos[57]***, aprobada por Resolución 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948, de la Asamblea General de la ONU, reunida en París.[58]

[53] *Actualiza del Convenio de1909. Fue firmado inicialmente por 40 estados y sigue vigente en más de 50 países. (http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52004IE1630).*
Aunque también es breve ya que consta de sólo 17 artículos es mucho más rico en normativa con respecto al Convenio para la Circulación Internacional por Carretera de 1909. El art. 1º establece a quien se aplica el Convenio; el 2º define lo que es un automóvil; el 3º detalla las características que debe reunir un automóvil para ser admitivo a la circulación internacional; el 4º exige que se lleve un certificado, según el modelo contenido en los anexos A y B, que acredite esas características; el 5º describe el distintivo que deben llevar en la parte posterior de forma bien visible para indicar el país o territorio de donde proviene siguiendo el modelo del Anexo B; el 6º prohíbe que los vehículos sean conducidos por menores de 18 años y además los conductores deben tener cualidades que ofrezcan garantía suficiente; el 7º exige que esas cualidades se demuestren mediante la exhibición de un permiso de conducción contemplado en los anexos D y E del Convenio permitiendo de ese modo el reconocimiento mútuo de permisos; el 8º recuerda la obligación por parte del conductor de respetar las Leyes y Reglamentos en vigor en el país por el que circula y la posibilidad de que las autoridades entreguen en las aduanas un extracto de esas Leyes y Reglamentos; el 9º señala que los Estados deben colocar las señales que figuran en el Anexo F del Convenio, el 10º indica a los Estados contratantes que deben informar sobre los titulares de permisos que hayan cometido alguna falta en relación con las Leyes y Reglamentos del país por el que circulesn; seguidamente en los artículos 11 al 17 vienen varisa disposiciones finales sobre la firma y ratificación del Convenio; finalmente figuran varios anexos al Convenio. España, en aquel momento, no era miembro de la ONU.

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

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

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

1949 ***Convenio sobre la circulación por carretera[59],*** firmado en Ginebra el 19 de setiembre de 1949[60] (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril 1958; fe de erratas núm. 123, de 23 de mayo de 1958). España se adhirió el 13.02.1958 y surtió efectos el 13.05.1959[61].

1949 ***Protocolo[62] de Ginebra relativo a las señales de carreteras,*** de 19 de setiembre de 1949 (Gaceta de Madrid núm 88, de 12 abril de 1958).

Este, de Arabia Saudí y de Sudáfrica. Además, otros dos países miembros no estuvieron presentes en la votación.

[57] En su artículo 13 figura:

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

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

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

[58] El art. 10.2 CE señala: "Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán ***de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos*** *y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España".*

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

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

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

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

Este Convenio desarrolló los principios establecidos en el anterior de París de 1926, con arreglo a la evolución observada en la industria del automóvil, mostrando una preocupación creciente por la seguridad de la circulación vial.

No introduce señales de tráfico, pero establece que los Estados deberán homogeneizar su señalización, y utilizarla en la medida estrictamente necesaria.

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

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

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

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

Clasificó la señales en:

- *Señales de Peligro*
- *Señales Preceptivas de prohibición u obligación*
- *Señales Informativas*

1950 ***Acuerdo Europeo[63] complementando la Convención sobre la circulación por carretera de 1949 y el Protocolo sobre Señalización Vial de 1949,*** puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950 (ratificado por España el 09 de junio de 1960).

1950 ***Acuerdo Europeo sobre la aplicación del artículo 23 del Convenio de 1949 sobre las dimensiones y pesos de los vehículos autorizados a circular por ciertas carreteras de las partes contratantes,*** puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950[64].

1950 ***Declaración sobre la construcción de grandes vías de comunicación internacionales firmada en Ginebra el 16 de septiembre de 1950*** (firmada por España el 25 de marzo de 1960[65]).

1950 ***Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, del Consejo de Europa[66]*** firmado en Roma el 04 de noviembre de 1950, ratificado el 26.09.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre).

1953 ***Artículo 2 del Protocolo[67] núm. 4 añadido al Convenio para la Protección de los Derechos Humanos*** y que fue firmado en Estrasburgo el 16 de setiembre de 1953[68]***.***

1954 ***Convenio sobre Facilidades Aduaneras para el Turismo,*** firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954 y ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 282, de 25 de noviembre de 1958).[69]

1954 ***Convenio sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares por carretera[70],*** firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954, ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 293, de 08 de

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

[64] España no figura entre las 9 partes contratantes, todos países europeos.

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

[66] Véase la Resolución de 5 de abril de 1999, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, por la que se hacen públicos los textos refundidos del Convenio para la protección de los derechos y de las libertades fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950 y el protocolo adicional al Convenio, hecho en París el 20 de marzo de 1952. (BOE núm. 108, de 06 de mayo de 1999).
El Convenio fue ratificado por España el 04.10.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre de 1979).
Ni la Declaración de la ONU ni el Convenio Europeo, de Derechos Humanos contemplan el derecho a entrar en el territorio de otro país ya que uno de los principios reconocidos de la soberanía de los Estados es el derecho a decidir sobre las condiciones de ingreso.

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

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

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

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

diciembre de 1958).

1955 ***Acuerdo sobre señales para trabajos camineros, por el que se modifica el Acuerdo europeo del 16 de septiembre de 1950 que suplementa el Convenio de 1949 sobre tráfico por carretera y el Protocolo de 1949 sobre signos y señales camineros. Ginebra, 16 de diciembre de 1955***[71] (ratificado por España el 09 de junio de 1960).

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

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

1958 ***Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos y reglas,*** puesto a la firma en Ginebra, el 20 de marzo de 1958 (ratificado por España, el 11 de agosto de 1961[72]).

1959 ***Prevention Routière Internationale.*** Se funda el 02 de enero. La PRI es una organización no gubernamental que se ocupa de la seguridad vial a nivel mundial. Están representados medio centenar de países y tiene su sede en Lisboa.

1964 ***Instrumento de ratificación***[73] ***del Convenio Aduanero relativo al Cuaderno A. T. A. para admisión temporal de mercancías***[74]***.*** Ratificado por Instrumento de 05 de marzo de 1964 y entrada en vigor el 07 de julio de 1964 (BOE núm. 241, de 07.10.1964).

[71] *Colección de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org*

[72] *Colección de tratados de las Naciones Unidas: https://treaties.un.org*

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

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

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

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

1966 ***Instrumento de Ratificación de España del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, hecho en Nueva York el 19 de diciembre de 1966*** (BOE núm. 103, de 30 de abril de 1977).[75]

1968 ***Convención[76] de Viena sobre la Circulación Vial[77],*** de 8 de noviembre (firmada por España el 08 de noviembre de 1968, pero no ratificada por nuestro país).

1968 ***Convención de Viena sobre la Señalización Vial,*** de 8 de noviembre de 1968[78] (firmada por España el 08 de noviembre de 1968, pero no ratificada por nuestro país)[79].

1969 ***Primer Congreso Internacional de Vialidad Invernal.*** Se celebró en Berchtesgaden (Alemania) en 1969.[80]

1971 ***Acuerdo Europeo complementario a la Convención de Viena sobre Circulación Vial,*** abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 03 de agosto de 1979.

1971 ***Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Señalización Vial,*** abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España).

1971 ***Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por***

[75] Su art. 12 contine lo siguiente: "1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia."

[76] Es un término sinónimo de "Convenio" y de "Tratado".

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

[78] Fue firmado en Viena por 37 Estados, y actualmente está en vigor en cerca de 100. En relación con estos últimos, el convenio hace que se anulen entre sí los efectos de los convenios de 1926 y de 1949, una vez ratificado y depositado el instrumento de ratificación.
(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52004IE1630)
El texto de esta Convención está más elaborado desde el punto de vista de la regulación de la circulación vial, dedicándole un capítulo con treinta artículos y regulando las maniobras que constituyen el núcleo esencial de los códigos modernos. Más allá de las preocupaciones minimalistas de los convenios anteriores, limitadas al cruce de vehículos y a su señalización, el Convenio de 1968, además de establecer los principios que deben observar los conductores en las maniobras de mayor riesgo (esto es, adelantamiento, cambio de dirección, precauciones que deben observarse en relación con los peatones), llegó hasta el punto de regular la parada, el estacionamiento, la entrada y salida de pasajeros, la circulación en túneles, y, en suma, todas las situaciones típicas de la conducción por carretera.
Este Convenio fue más lejos que los textos anteriores, obligando a los Estados contratantes y adherentes a adaptar el fondo de sus disposiciones legales a las normas de conducción en él establecidas, con la ventaja de que los conductores, al desplazarse a otros países adherentes, estarían familiarizados con lo esencial de las normas de conducción. No obstante, quedó abierta la posibilidad de que los Estados rechazaran modificaciones del Convenio.

[79] Hoy en día, al no existir cláusula derogatoria en las Convenciones de 1968 ni en sus modificaciones posteriores siguen vigentes: la de Ginebra de 1949 y las de Circulación y Señalización de Viena de 1968. Asi hay países que sólo ratificaron una de ellas como es el caso de España que no ratificó las de Viena.

[80] Estos congresos son complementarios de los Congresos Internacionales de la Carretera y desde 1969 se celebran cada 4 años. Se han celebrado en: Valloire (France) 1971, Jyväskylä (Finlandia) 1973, Salzburgo (Austria) 1975, Dobbiaco (Italia) 1978, Davos (Suiza) 1982, Tampere (Finlandia) 1986, Tromsø (Noruega) 1990, Seefeld (Austria) 1994, Luleå (Suecia) 1998, Sapporo (Japón) 2002, Turin-Sestriere (Italia) 2006, Québec (Canadá) 2010, Andorra la Vella (Andorra) 2014 y Gdansk (Polonia) 2018.

carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. Aprobado y ratificado por España el 4 de septiembre de 1987. (BOE núm. 264, de 04 de setiembre).

1973 ***Protocolo sobre Señalización Horizontal,*** adicional al Acuerdo Europeo complementario de la Convención sobre Señalización Vial, abierto a la firma en Ginebra el 01 de marzo de 1973 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 25 de abril de 1985.

1974 ***Primer Congreso Internacional del Automóvil.*** *Tuvo lugar en Zaragoza del 10 al 13 de marzo de 1977.*

1975 ***Acuerdo sobre las exigencias mínimas para la emisión y la validez de los permisos de conducción,*** puesto a la firma en Ginebra el 1 de abril de 1975 (no fue firmado por España y sólo tiene 7 partes contratantes, todos países europeos).

1975 ***Acuerdo Europeo sobre las principales vías de tráfico internacional (AGR),*** hecho en Ginebra el 15 de noviembre de 1975. No fue firmado por España.

1982 ***Instrumento de Adhesión[81] de España al Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras*****,** hecho en Ginebra el 21 de octubre de 1982. Madrid, 12.02.1986 (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 1986).

1986 ***Año Europeo de la Seguridad Vial.[82]***

1990 ***Instrumento de Ratificación por parte de España del Convenio Relativo a la Importación Temporal,*** hecho en Estambul el 26 de junio de 1990. Entró en vigor en España, el 18 de septiembre de 1997 (BOE núm. 246, de 14 de octubre).

1991 ***Federación Europea de Víctimas del Tráfico (FEVR)[83].*** *Es una ONG sin ánimo de lucro y comprende organizaciones de 16 países, la mayoría europeos.*

1996 ***Directiva 96/96/CE*** del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, relativa a las ***inspecciones técnicas de los vehículos.***

1997 ***Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones[84],*** hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997.

1998 ***Convenio 98/C 216/01,*** establecido sobre la base del artículo K.3 del Tratado[85] de la Unión Europea, ***sobre las decisiones de privación del derecho de conducir***

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

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

[83] *Ofrece asistencia a las víctimas de tráfico para que puedan defender sus derechos y otra de sus misiones es reducer los peligros viales.*

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

[86] (DOCE C 216 de 10 de julio de 1998).

1998 ***Acuerdo relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y partes***[87] que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998 (es paralelo del Acuerdo de 1997).

2000 ***Directiva***[88] ***2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 6 de junio de 2000, relativa a las ***inspecciones técnicas de los vehículos industriales en carretera.***

2000 ***Carta***[89] ***Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos en la Ciudad***[90]***,*** suscrita en Saint-Denis, el 18 de mayo de 2000.

2000 ***Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea***[91]***,*** hecha en Niza el 07 de diciembre de 2000.

2001 ***Primer Congreso Internacional de Reciclaje del Automóvil (IARC).*** Se celebró en Ginebra del 5 al 7 de marzo de 2001. Desde entonces se celebra anualmente aunque hasta ahora siempre en países europeos.

---

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

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

[87] España lo firmó el 24 de agosto de 2000 y entró en vigor el 22 de junio de 2002 (BOE núm. 129, de 30 de mayo de 2002).

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

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

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

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

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

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

2002 ***Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.***

2002 ***Semana Europea de la Movilidad.*** Se inició en 2002[92]. Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. El Car Free Day, también conocido como el ***Día Mundial Sin Automóvil*** forma parte de esta iniciativa, celebrándose el 22 de septiembre de cada año.

2003 ***Directiva 2003/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de 15.07.2003 sobre la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.***

2004 ***Carta europea de la seguridad vial***[93] firmada por los primeros signatarios el 6 de abril de 2004 en Dublín.

2005 ***Decisión Marco***[94] ***2005/214/JAI del Consejo,*** *de 24 de febrero de 2005,* ***relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias.***

2005 ***Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas del Tráfico Vial.*** Fue instituido por la ONU el 26 de octubre para "reconocer de forma adecuada a las víctimas de los accidentes de circulación y a sus familias"[95].

2006 ***Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) núm. 3820/85 y (CEE) núm. 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera.***

2006 ***Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*** de 20 de diciembre de 2006 ***sobre el permiso de conducción*** (transpuesta mediante el Reglamento General de Conductores).

2007 ***Primera Semana sobre Seguridad Vial Mundial (First United Nations Global Road***

[92] *Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a los ciudadanos en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.*
Se trata de un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible.

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

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

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

Safety Week). Se celebró a nivel mundial del 23 al 29 abril. Se dedicó a los usuarios juveniles.[96] Fue patrocinada por las Comisiones Regionales de la ONU y la Organización Mundial de la Salud.

2007 ***Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.***

2008 ***Instrumento de Ratificación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006.*** *(BOE núm. 96, de 21.04.2008).*

2009 ***Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Tiempo de acción.*** Moscú, 19-20 de noviembre de 2009. ***Declaración de Moscú[97].***

2010 ***Resolución 64/255,de 01 marzo de 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamando el periodo 2011-2020 como «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»,*** con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo[98].

2010 ***Directiva 2010/40/UE del Parlamento europeo y del Consejo*** de 7 de julio de 2010 por la que ***se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.***

2011 ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.*** Se puso en marcha a nivel mundial el 11 de mayo.

2013 ***Reglamento Delegado[99]*** (UE) núm. 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere ***el suministro armonizado de un número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)*** (DOUE núm. 91, de 3 de abril de 2013).

2015 ***Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo,*** de 11 de marzo de 2015, ***por la que se facilita el intercambio transfronterizo de***

[96] *La segunda semana se celebró del 6 al 12 de mayo de 2013 y estuvo dedicada a la seguridad peatonal, la tercera tuvo lugar entre el 4 y el de mayo de 2015 y estuvo orientada a la salvación de la vida de los niños, la cuarta tuvo lugar del 8 al 14 de mayo de 2017 y se ocupó del exceso de velocidad.*

[97] *Se celebró la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados. Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015. Declaración de Brasilia.*

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

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

información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

2016 ***Conducción Autónoma. El 23 de marzo entró en vigor, la enmienda a la Convención de Circulación Vial de Viena, de 1968,*** que permite que un vehículo pueda realizer automáticamente tareas de conducción, siempre que esas tecnologías sean conformes con las regulaciones sobre vehículos de las Naciones Unidas y puedan ser desconectadas por el conductor.

CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN DE 1934

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

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

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

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

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

Señala en la introducción que *"recogidas las sugerencias de cuantos organismos, así oficiales como particulares, se hallan afectados por los problemas de la circulación",* sin embargo, ya a los 76 días de vigencia oficial[100] se recuperó la Comisión Interministerial para realizar modificaciones a dicho Código.

LEY DE BASES[101] SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL[102] DE 1989.[103]

[100] *Eso ocasionó críticas en su época y así se decía entonces "no asamos y ya pringamos".*

[101] *Las Bases son las siguientes:*
Base primera: Objeto; Base segunda: Competencias; Base tercera: Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial: Base cuarta: Normas de circulación; Base quinta: Señalización; Base sexta: Autorizaciones administrativas; Base séptima: Medidas cautelares; Base octava: Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial y Base novena: Procedimiento sancionador.

El Código de la Circulación de 1934 era una ***norma de rango reglamentario*** que tenía como misión, tal como señalaba su Disposición Preliminar: ***"Unificar los distintos Reglamentos*** *(no unificaba leyes) y disposiciones dictadas hasta la fecha y amoldándolos a los convenios internacionales*[104]***".***

Su carácter de reglamento independiente, sin conexión con alguna ley, no se adecuaba debidamente a las nuevas exigencias derivadas de la Constitución de 1978.

Hay que tener en cuenta que el artículo 25 CE indica: *"Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones* ***que en el momento de producirse no constituyan*** *delito, falta o* ***infracción administrativa****,* ***según la legislación vigente en aquel momento".***

Es decir, no se podía alterar su régimen sancionador ya que no se respetaría el principio de legalidad contemplado en la Constitución.

Por otra parte, una de las manifestaciones más importantes de la libertad de circulación no podía ser regulada con una norma de carácter reglamentario, como tampoco podía servir de justificación para atribuir determinadas potestades a la Administración que limitaban la esfera de actuación de los particulares en la materia (normas de comportamiento, autorizaciones, órdenes, medidas de restablecimiento de la legalidad, sanciones, etc.).

Una vez promulgada la Constitución, se planteó el problema de la inconstitucionalidad del Código de la Circulación, pero éste quedaba fuera de la "reserva de Ley" establecida por la Constitución y en tal sentido se debe citar la Sentencia del Tribunal Constitucional de 07 de mayo de 1981, según la cual la reserva absoluta de la ley no incide en disposiciones o actos nacidos al mundo del Derecho con anterioridad al momento en que la Constitución fue promulgada. Es evidente que sólo hubieran quedado derogadas del Código aquellas disposiciones preconstitucionales que se hubieran encontrado enfrentadas abiertamente a la misma o no hubieran podido ser interpretadas con arreglo a la Constitución por ser de un contenido incompatible con ella, por lo que el tratamiento de la reserva de la Ley por el Tribunal Constitucional permitió el mantenimiento en vigor del Código de la Circulación en todos aquellos aspectos que, interpretados conforme a la Constitución, no se oponían materialmente a ella, hasta que se dictó la nueva regulación.

---

[102] *El título de la Ley además de "tráfico y circulación de vehículos a motor", incluye "seguridad vial". Eso hace que muchas veces se denomine, para simplificar, como Ley de Tráfico o como Ley de Seguridad Vial. Esta ley no ha sido derogada e incluso el Texto Refundido 6/2015 tiene que seguir respetándola.*

[103] *Buena parte del contenido de esta introducción previa al texto de la Ley, (y otros comentarios dispersos por este trabajo), está inspirado en las obras de* ***Tomás Cano Campos,*** *Catedrátivo de Derecho Administrativo de la Unversidad Complutense, que figuran en la bibliografía al final de este trabajo y que recomiendo a quienes quieran conocer la normativa de tráfico en profundidad*

[104] *Los convenios internacionales a los que se refería eran los de París, de 24 de abril de 1926: el Convenio para la circulación internacional por carreteras, ratificado por España el 7 de marzo de 1927, publicado en la "Gaceta de Madrid", el 26 de marzo de 1927 y con entrada en vigor el 7 de marzo de 1928 y el Convenio Internacional para la circulación de automóviles, ratificado por España el 24 de octubre de 1929, publicado en la "Gaceta de Madrid" el 22 de marzo de 1930 y con entrada en vigor el 24 de octubre de 1930. Estos convenios se complementaron con el Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras, firmado en Ginebra el 30 de marzo de 1931, ratificado por España el 18 de marzo de 1933 y publicado en la "Gaceta de Madrid", el 5 de abril de 1933.*

El artículo 19 CE, dentro de la sección 1ª del Capítulo II, dedicada a los derechos fundamentales, señala que *"los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular*[105] *por el territorio nacional".*

El artículo 81 CE pareciera indicar que la regulación de la circulación tendría que ser objeto de una ley orgánica ya que indica:" *son Leyes orgánicas* ***las relativas al desarrollo de los derechos fundamentales*** *y de las libertades públicas…''*

Pero no es necesario ya que el artículo 53 CE dispone que los *"los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo II del presente Título vinculan a todos los poderes públicos.* ***Sólo por Ley****, que en todo caso deberá respetar su contenido esencial,* ***podrá regularse el ejercicio de tales derechos*** *y libertades…*

La Ley de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial[106] no regula ese derecho fundamental sino una de sus modalidades de ejercicio, la de circular, con cualquier medio, por las vías públicas o de uso público, por lo que no sería de aplicación el artículo 81 CE sino el 53 CE que exige una ley, pero no una que sea orgánica.

Otro precepto constitucional en el que se regula el derecho a circular –evitando que se obstaculice ese derecho- es el artículo 139. En él, tras señalar que *"todos los españoles tienen los mismos derechos y obligaciones en cualquier parte del territorio del Estado"* se añade: ***"Ninguna autoridad podrá adoptar medidas que directa o indirectamente obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español".***

Por otro lado, el artículo 149.1. 21ª CE establece que ***el Estado tiene competencia exclusiva*** sobre tráfico y circulación de vehículos a motor[107].

Para concretar esta competencia, el primer paso normativo fue utilizar la técnica de la Ley de Bases[108] para legislar en materia de tráfico, con fundamento en el artículo 82 de la Constitución que establece que las Cortes podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de ley sobre materias determinadas, no incluidas en el artículo anterior, y que la delegación legislativa deberá otorgarse mediante una Ley de Bases, cuando su objeto sea la formación de textos articulados.

De esta forma, el Congreso de las Diputados mediante la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial[109], (BOE núm. 178,

[105] *El derecho a circular, al no estar limitado, debe interpretarse como derecho a utilizar cualquier medio o forma que permita ejercerlo: a pie, en automóvil, en tren, en avión…*

[106] *El art. 1b) informa que regula no sólo la circulación de vehículos sino también la de peatones y animales.*

[107] *La redacción es incompleta ya que no tendría competencia exclusiva sobre la circulación de peatones, ciclos y vehículos de tracción animal, e incluso sobre tranvías y ciclomotores ya que, en la ley de desarrollo de este artículo, que es actualmente el TRLTSV, no los considera vehículos de motor.*

[108] *Es interesante observar que una ley de bases no tiene artículos sino bases que en el caso de la Ley de Bases de Tráfico vimos que son nueve, y que un texto articulado recibe ese nombre porque tiene artículos.*

[109] *Vemos que el Art. 149.1. 21ª sólo se refiere a tráfico y circulación de vehículos de motor como competencia exclusiva del Estado y no a la seguridad vial, que entendemos que no es una materia distinta, ya que está incluida junto al tráfico y a la circulación de vehículos a motor en el objeto de la Ley, contenido en su artículo 1. También la redacción actual del Código Penal convalida esta opinión al dedicar un Capítulo a los "Delitos contra la Seguridad Vial" en lugar del anterior "Delitos contra la seguridad del tráfico" término*

de 27 de julio) autorizó al Gobierno para que aprobara, en el plazo de un año, un texto articulado como instrumento normativo idóneo que permitiera revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, las cuales, hasta la fecha, únicamente venían establecidas de forma general en el Código de la Circulación.

De conformidad con la autorización prevista en el artículo único de la Ley 18/1989, se aprobó el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial.

La justificación del porqué de la utilización del instrumento normativo previsto en el art. 82 de la Constitución, queda justificada en el preámbulo de la propia Ley 18/1989:

- ***Para revestir de rango legal la materia de tráfico.***
- ***Para amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración*** en la ordenación del tráfico, dando cumplimiento al artículo 25.1 de la Constitución que establece que *"nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la* ***legislación vigente*** *(exige una ley) en aquel momento".*
- ***Para permitir que el Gobierno en el desarrollo de la misma,*** disponga de un instrumento normativo idóneo como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de la Ley de Bases y, con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta.

Se consideró que, debido a la complejidad técnica de la regulación sobre el tráfico y la seguridad vial, era más conveniente establecer unas bases para su regulación legal, que someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales.

LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR[110] Y SEGURIDAD VIAL.

TRAMITACIÓN DE LA LTSV

El Gobierno utilizó la autorización de las Cortes para elaborar el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 63, de 14 de marzo), conteniendo el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de acuerdo con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases 18/1989.

Antes de su aprobación por el Gobierno, el Decreto Legislativo fue dictaminado por el Consejo de Estado[111], tal como obligaba la Disposición Adicional Segunda de la Ley de Bases. Esta

---

que se sigue manteniendo en las sucesivas reformas de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (aunque esta ley también utiliza en su texto el término "seguridad vial").
Por su parte, el Tribunal Constitucional resolviendo conflicto positivo de competencias estableció que la "la seguridad vial comprende tanto la seguridad activa como la pasiva y, dentro de ésta, la protección de conductores y pasajeros" y que "ambas dimensiones son elementos indisolubles de la seguridad del tráfico y circulación, pues es innegable la repercusión que un accidente o fallo de seguridad en el interior de un vehículo, que afecte a las personas que en él viajan (tanto conductor como pasajeros) puede tener en la conducción del mismo, así como en otros vehículos de su entorno" (SSTC 181/1992, de 16 de noviembre, F. 3).

[110] *Como vimos no es solamente una ley para vehículos a motor ya que incluye la regulación de la circulación de tranvías, ciclomotores, ciclos y vehículos de tracción animal.*

[111] *La Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, establece en el art. 21.3 que el Consejo de Estado en pleno deberá ser consultado en los proyectos de decretos legislativos. Se trata de un dictamen*

Disposición Adicional establecía controles a posteriori del Decreto Legislativo que aprobase el Gobierno para verificar la adecuación del mismo a las Bases, de acuerdo con el artículo 82.6 CE, que contempla la posibilidad de que las leyes de delegación puedan establecer fórmulas adicionales de control.
Primero debía ser "conocido" por la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados y posteriormente por el Pleno del Congreso que no se conformaría con "conocerlo" sino que tenía que "verificar" que se ajustaba a lo previsto en la Ley de Bases.

Una Ponencia del Congreso elaboró un informe considerando que el Gobierno había hecho un uso adecuado de la delegación. Este informe fue examinado por la Comisión de Justicia e Interior y fue aprobado por el Pleno del Congreso. Eso no impidió que el Tribunal Supremo ejerciese el control jurisdiccional posterior sobre posibles excesos sobre la autorización concedida, cometidos por el Gobierno durante su elaboración.

CARACTERÍSTICAS DE LA LTSV

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial abandonó ya en su redacción inicial la anterior concepción puramente policial de actuación de la Administración, para pasar a un planteamiento activo de la misma ***orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes,*** tanto en carretera como en zonas urbanas, al constituir estos accidentes un problema grave e importante, tanto en el plano económico y social como en el de la salud y bienestar público.

En cuanto a su estructura y contenido, si la comparamos con el Código de 1934, que tenía 304 artículos, la LTSV tenía inicialmente y sigue teniendo pocos artículos, lo que la hace muy parca y concisa, obligando a continuas remisiones reglamentarias. En su redacción original, la LTSV constaba de 84 Artículos, estructurados en seis Títulos, precedido de uno Preliminar, a lo que seguían una Disposición Transitoria, una Derogatoria y otra Final, así como un Anexo que contenía los conceptos relacionados con la circulación vial (conductor, vehículo de motor, parada, estacionamiento, etc.).

La Ley no indicaba cuando entraría en vigor por lo que se aplicó lo dispuesto en el Código Civil que señala en su art. 2: *"Las leyes entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el Boletín Oficial del Estado, si en ellas no se dispone otra cosa";* por ello entró en vigor el día 03.04.1990.

El desarrollo posterior de la ley[112] se realizó mediante una ***pluralidad de reglamentos:*** de circulación, de conductores, de vehículos, de vehículos históricos, de escuelas particulares de conductores, de centros de reconocimiento y de procedimiento sancionador, además de numerosos Reales Decretos y Órdenes Ministeriales. La DGT complementa esta

preceptivo, sí, pero no vinculante. La propia Ley de Bases se hacía eco de esta previsión al señalarlo en el apartado 1 de la disposición adicional segunda. El Dictamen del Pleno se dio a conocer el 22 de febrero de 1990.

[112] La Ley no quiere entrar en demasiado detalle sobre todos los aspectos del tráfico ya que esa labor se la deja al Gobierno para que lo haga a través de reglamentos de desarrollo de la propia Ley. Sin embargo al examinar el TRLTSV vemos que establece pautas de desarrollo en materia de conductores, circulación y procedimiento sancionador pero apenas se ocupa de los vehículos, de los centros de reconocimiento o de las escuelas particulares de conductores.

normativa con numerosas instrucciones y circulares[113]. Además, aún queda pendiente por desarrollar diversa normativa prevista en la Ley.

La Ley ha sido modificada 21 veces. La Ley 6/2014, de 7 de abril, que contiene la última reforma, antes de aprobarse el texto refundido, señalaba en su Disposición Adicional Primera que se autorizaba al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico incluyendo las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

ESTRUCTURA DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El Gobierno ha utilizado la técnica contemplada en el artículo 84 CE con el objetivo de integrar en un texto único, el ***Real Decreto Legislativo 6/2015***, la anterior Ley de Tráfico y Seguridad Vial junto con otras normas que se habían ido publicando y que se encontraban dispersas en varias leyes.

El texto refundido comienza con una Exposición de Motivos, a la que sigue un artículo único que trata de la aprobación del propio texto refundido.

Seguidamente viene la disposición adicional primera sobre referencias normativas, luego la disposición adicional segunda indicando que la aprobación de este texto no podrá generar incremento de gasto público y una disposición derogatoria única indicando que queda derogado el texto articulado que contenía la hasta ahora existente Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial y una disposición final única con las fechas de entrada en vigor del texto refundido.

El TRLTSV consta de ***115 artículos***[114] ***encuadrados en seis Títulos más uno Preliminar.*** Cada uno de los Títulos se dedica a un aspecto básico de la circulación de vehículos a motor y de la seguridad vial.

El contenido y estructura básica del TRLTSV es la siguiente:

Título preliminar. Objeto de la Ley y ámbito de aplicación.

Define el objeto de la Ley, estableciendo una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y delimitando su ámbito de aplicación a todo el territorio nacional.

En su artículo 2, obliga, en todo el territorio nacional, a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

[113] La DGT está colgando en Internet las circulares que va publicando, abandonando su "secretismo" anterior y también se pueden descargar de numerosas páginas relacionadas con la actividad policial.
[114] Destaca el crecimiento en artículos de la ley, pasando de los 84 que figuraban en la primera redacción de 1990 a los 115 de la última modificación en 2015

Título I. Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Por un lado, enumera las competencias que en esta materia corresponden a la Administración General del Estado, luego al Ministerio del Interior que las ejerce a través de la Jefatura Central de Tráfico y a los Municipios (Capítulo 1º). Y por otro regula (objeto, funciones y composición) el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (Capítulo 2º) y la Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (Capítulo 3º)..

Título II. Normas de comportamiento en circulación

Se divide en tres capítulos. En el 1º: ***"Normas Generales",*** figuran las normas básicas de comportamiento que afectan en general a todos los actores que participan en el tráfico. En el 2º: ***"Circulación de vehículos",*** desarrolla las maniobras, velocidades, colocación, y en general cuantas otras son necesarias para que la circulación de los vehículos se haga de manera ordenada. En el 3º: ***"Otras normas de circulación",*** introduce normas relativas a diversas materias tales como, elementos de protección, auxilio, publicidad o animales, para así terminar de configurar el conjunto de normas necesarias para comportarse en la circulación.

Título III. Señalización.

Indica la función de las señales y su formato básico, el orden de prioridad entre los distintos tipos de señales, así como la responsabilidad en torno a su instalación, mantenimiento, sustitución y retirada.

Título IV. Autorizaciones administrativas.

Se divide en cuatro capítulos. En el 1º recoge las normas sobre autorizaciones en general y fija el domicilio y la dirección electrónica vial (DEV) a efecto de notificaciones a los titulares de autorizaciones administrativas. En los capítulos 2º y 3º se regulan respectivamente, de manera básica, las autorizaciones administrativas para conducir y las relativas a los vehículos. Por último, el capítulo 4º recoge los procedimientos de nulidad, lesividad y pérdida de vigencia que afectan a las autorizaciones administrativas y la obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Título V. Régimen sancionador.

El título V desarrolla el régimen sancionador en materia de tráfico. El capítulo 1º recoge el cuadro general de infracciones. El capítulo 2º se ocupa de las sanciones. El capítulo 3º trata de la responsabilidad de las infracciones. El capítulo 4º está dedicado al procedimiento sancionador. El capítulo 5º se ocupa del intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico. El capítulo 6º de las medidas provisionales y otras medidas. El Capítulo 7º de la ejecución de las sanciones y el Capítulo 8º de las prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.

Título VI. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Crea este Registro y define su finalidad.

Seguidamente vienen **11 Disposiciones adicionales:**

1) la primera se ocupa de los permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.

2) la segunda, de las comunidades autónomas con competencias traspasadas en materia de tráfico.

3) la tercera, de los cursos para conductores profesionales

4) la cuarta, de la obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de la seguridad vial.

5) la quinta, de las notificaciones en comunidades con competencias transferidas.

6) la sexta, de las condiciones básicas y de la accesibilidad para las personas con discapacidad.

7) la séptima, de la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas

8) la octava, de la documentación correspondiente a otras administraciones públicas.

9) la novena, de la baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.

10) La décima, de las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial.

11) la undécima, de la integración y coordinación de notificaciones a través del TESTRA y de la DEV.

Seguidamente, vienen **3 disposiciones transitorias:**

1) La primera, trata de la matriculación definitiva de vehículos en España.

2) La segunda de la práctica de las notificaciones en la DEV.

3) La tercera de los límites de velocidad para los vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.

Prosigue la Ley con **3 disposiciones finales:**

1) La primera se ocupa del título competencial que permite elaborar la Ley.

2) La segunda, de las habilitaciones normativas.

3) La tercera, de las habilitaciones otorgadas al Ministro del Interior.

Finaliza la Ley con **7 Anexos:**

Anexo I. Definiciones de términos a los efectos de esta Ley.

Anexo II. Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.

Anexo III. Cursos de sensibilización y reeducación vial.

Anexo IV. Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad.

Anexo V. Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles.

Anexo VI. Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles.

Anexo VII. Carta de información.

MODIFICACIONES A LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

El texto original de la ley está contenido en el ***Real Decreto Legislativo 339/1990***, de 2 de marzo (BOE núm. 63, de 14 de marzo), conteniendo el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Esta ley ha sido modificada 21 veces y la última reforma ha provocado que la ley haya reenumerado sus artículos. Estas modificaciones fueron introducidas por:

1. **Ley 5/1997, de 24 de marzo (BOE núm. 72, de 25 de marzo),**
2. **Real Decreto-ley 12/1997, de 1 de agosto (BOE núm. 196, de 16 de agosto),**
3. **Ley 59/1997, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),**
4. **Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999),**
5. **Ley 11/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril),**
6. **Ley 43/1999, de 25 de noviembre (BOE núm. 283, de 26 de noviembre),**
7. **Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE núm. 312, de 30 de diciembre),**
8. **Ley 19/2001, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),**
9. **Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre),**
10. **Ley 62/2003, de 30 de diciembre (BOE núm. 313, de 31 de diciembre),**
11. **Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE núm. 172, de 20 de julio),**
12. **Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre (BOE núm. 288, de 01 de diciembre),**
13. **Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm. 283, de 24 de noviembre),**
14. **Ley 25/2009, de 22 de diciembre (BOE núm. 308, de 23 de diciembre),**
15. **Ley 37/2010, de 15 de noviembre (BOE núm. 277, de 16 de noviembre),**
16. **Real Decreto 303/2011, de 04 de marzo (BOE núm. 55, de 05 de marzo),**
17. **Real Decreto 776/2011, de 3 de junio (BOE núm. 133, de 4 de junio),**
18. **Real Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo (BOE núm. 126, de 26 de mayo),**
19. **Ley 17/2012, de 27 de diciembre (BOE núm. 312, de 28 de diciembre),**
20. **Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril),**
21. **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (BOE núm. 261, de 31 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.**

REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015. TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL[115]

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS[116]

La disposición final segunda de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, autoriza al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de su entrada en vigor que tuvo lugar, con carácter general, el 9 de mayo de 2014, un texto refundido en el que se integren, debidamente regularizados, aclarados y armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

De acuerdo con la citada habilitación, se ha procedido a elaborar este texto refundido, siguiendo los criterios que a continuación se exponen.

En primer lugar, se han recopilado las numerosas normas que han modificado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, al objeto de valorar las disposiciones recogidas en la parte final de cada una de ellas, con la finalidad de incorporar aquellas cuya aplicación está en vigor y que, por su contenido, deben formar parte de este texto refundido, lo que ha hecho necesario ordenar y numerar de nuevo todas ellas.

En segundo lugar, se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales[117], al mismo tiempo que se ha realizado una exhaustiva labor[118] para unificar el uso de ciertos términos que se venían usando a lo largo del texto de manera diferente[119], al objeto de dotarlo de la necesaria cohesión interna.

[115] *Abreviaturas utilizadas: LTSV (Real Decreto Legislativo 339/1990), TRLTSV (Texto refundido contenido en el Real Decreto Legislativo 6/2015), RGC (Reglamento General de Circulación), RGV (Reglamento General de Vehículos), RGCond (Reglamento General de Conductores), LRCSCVM (Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor), AGE (Administracción General del Estado), DLE (Diccionario de la Lengua Española, que sustituyó al Diccionario de la Real Academia Española).*

[116] *El texto refundido entró en vigor el 31.01.2016 y aunque lo deroga se limita a adaptar el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, viéndose obligado a mantener su contenido, incluyendo sus numerosas modificaciones posteriores, y además debe seguir respetando las Bases de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente y que fue la que autorizó al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultaban de dichas bases, aprobase un texto articulado.*

[117] *Estas correcciones gramaticales, como se verá a lo largo de estos comentarios, no quedaron bien resueltas.*

[118] *Esta frase es muy poco afortunada porque no se ha hecho esa labor exhaustiva y además la actual ley tiene poco recorrido porque ya se está poniendo en marcha, en palabras del Director General de Tráfico, una nueva Ley de Seguridad Vial para el siglo XXI (www.dgt.es de 09.03.2017).*

[119] *El Poder Ejecutivo, en la exposición de motivos, critica al gobierno que aprobó en su día el Real Decreto Legislativo 339/1990 y a los legisladores que fueron aprobando leyes modificativas de ese Real Decreto, por la mala técnica legislativa, al afirmar que se ve obligado a unificar el sentido de algunos términos, a clarificar el contenido de algunos artículos y a dividir algunos otros.*

Además, entre las mejoras técnicas es de señalar los cambios realizados en el modo en que se ordena el articulado, algunos de ellos con un contenido denso y largo resultado de las numerosas modificaciones por las que se ha visto afectado. En este sentido, se han dividido preceptos extensos en varios artículos, destacando la nueva forma en que se regulan las infracciones, que han pasado a ocupar un artículo independiente en función de su gravedad.

También cabe destacar la nueva ordenación en artículos diferentes de una serie de cuestiones de especial trascendencia para los ciudadanos como es la pérdida y recuperación de puntos, así como la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir, ya sea por desaparición de los requisitos para su otorgamiento o por pérdida del crédito de puntos, con la consiguiente obtención de nueva autorización.

Actualmente estas materias se regulaban de una manera un tanto confusa, en preceptos demasiado largos o incluso parcialmente en anexos que dificultaban su comprensión, al carecer de la necesaria coherencia al regular una materia.

En consonancia, se ha procedido a ajustar la numeración de los artículos y, por lo tanto, las remisiones y concordancias entre ellos.

En tercer lugar, se ha adaptado su contenido a las siguientes leyes: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público[120] y Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, que convierte al BOE en un tablón edictal único[121], pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

En cuarto lugar, se ha incluido la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, ***por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial,*** que se había recogido en la disposición final segunda de la ***Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación,*** a cuya derogación se procede por entender que, por su contenido, debía integrarse en este texto refundido.

Por último, se ha procedido a incluir algunos cambios, todos ellos teniendo presente que la capacidad de innovación a través de este texto refundido se limita a la labor de regularización, aclaración y armonización de textos legales, conforme a lo dispuesto en el artículo 82.5 de la Constitución Española, por cuanto la autorización al Gobierno no se circunscribe a la mera formulación de un texto único.

[120] Estas dos leyes derogaron, a partir del 02.10.2016 la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

[121] Mediante el Real Decreto 385/2015, de 22 de mayo, se modificó el Real Decreto 181/2008, de 8 de febrero, de ordenación del diario oficial "Boletín Oficial del Estado", con el fin de establecer, desde el 01.06.2015, un Tablón Edictal Único que se publicaría dentro del propio BOE simplificando de ese modo las comunicaciones entre la Administración y los ciudadano. La publicación del Edicto implica que el ciudadano se tiene que dar por notificado y empiezan a contar los plazos para alegar, pagar o ejercer los derechos que pueda tener si lo estima oportuno.

Para ello, en línea con la jurisprudencia constitucional, ***estos cambios se han limitado a colmar lagunas, eliminar discordancias y antinomias***[122] ***detectadas en la regulación precedente***[123], con el objetivo de lograr así que el texto refundido resulte coherente y sistemático[124], además de introducir normas adicionales y complementarias necesarias para precisar su sentido, conforme a los debidos límites de actuación y sin sobrepasar, en ningún caso, lo que supondría una vulneración de la autorización del legislador.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad[125] Sostenible, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.2.d) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de octubre de 2015,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

Se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional primera. *Referencias normativas.*

Las referencias normativas efectuadas en otras disposiciones al texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes del texto refundido que se aprueba.

En particular, las referencias al Consejo Superior de Seguridad Vial se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Disposición adicional segunda. *No incremento de gasto público.*

Las medidas contenidas en esta norma se atenderán con los medios personales y materiales existentes y, en ningún caso, podrán generar incremento de gasto público.

[122] *Según el DEL son contradicciones entre dos preceptos legales.*

[123] *Es una declaración de buenas intenciones, pero van a ser los tribunales quienes acaben diciendo si se han producido o no excesos en la elaboración del texto refundido.*

[124] *Los Reglamentos de desarrollo de la Ley también adolecen de sistematicidad y su redacción es engorrosa. Sirva el siguiente ejemplo:*
En el RGCond al hablar de los vehículos para el permiso C1 establece: "Para el permiso de la clase C1, camiones de una masa máxima autorizada no inferior a 5.500 kg ni superior a 7.500 kg y una longitud superior a 5 metros e inferior a 7", cuando hubiera quedado mucho mejor: "… una masa máxima autorizada entre 5.500 y 7.500 kg y una longitud entre 5 y 7 m.

[125] *El TRLTSV sólo se refiere a la movilidad cuando se ocupa del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de la Conferencia Sectorial y para referirse a los problemas de movilidad de las personas discapacitadas, con lo que vemos que salvo estas excepciones el término movilidad no aparece en el articulado.*
También la palabra sostenible sólo aparece en relación con el Consejo Superior y la Conferencia Sectorial mientras que el término sostenibilidad no figura en el texto de la Ley.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa*[126].

Queda derogado el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, así como las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

En particular, ***queda derogada la disposición final quinta de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación,*** en lo que afecta a la entrada en vigor del contenido de la disposición final segunda de la misma Ley 35/2015[127], de 22 de septiembre.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto legislativo y el texto refundido que aprueba entrarán en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

No obstante, el capítulo V «Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico» del Título V «Régimen Sancionador», así como los anexos V, VI y VII, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 30 de octubre de 2015.

FELIPE R.

El Ministro del Interior,

JORGE FERNÁNDEZ DÍAZ

ÍNDICE

Título preliminar. Disposiciones generales.

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Artículo 3. Conceptos básicos.

Título I. Ejercicio y coordinación de las

[126] *El texto refundido tiene la virtud de que por medio de esta disposición ha quedado, hasta que se aprueben nuevas leyes en materia de tráfico, como única norma legal.*
La legislación es uno de los ejes básicos de actuación en materia de seguridad vial junto con la propaganda y las publicaciones de carácter pedagógico dirigidas también al conjunto de la población a lo que hay que añadir el conjunto formado por la formación y la educación vial y las actuaciones en materia de infraestructuras y actividades industriales relacionadas con la circulación de vehículos.

[127] *Se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.*

competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Capítulo I. Competencias.

Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

Artículo 6. Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 7. Competencias de los municipios.

Capítulo II. Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Artículo 8. Composición y funciones.

Capítulo III. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Título II. Normas de comportamiento en la circulación.

Capítulo I. Normas generales.

Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

Artículo 11. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual.

Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

Artículo 13. Normas generales de conducción.

Artículo 14. Bebidas alcohólicas y drogas.

Capítulo II. Circulación de vehículos.

Sección 1.ª Lugar en la vía.

Artículo 15. Sentido de la circulación.

Artículo 16. Utilización de los carriles.

Artículo 17. Utilización del arcén.

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

Artículo 19. Refugios, isletas o dispositivos de guía.

Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.

Sección 2.ª Velocidad.

Artículo 21. Límites de velocidad.

Artículo 22. Distancias y velocidad exigible.

Sección 3.ª Preferencia de paso.

Artículo 23. Normas generales.

Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente.

Artículo 25. Conductores, peatones y animales.

Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.

Artículo 27. Vehículos en servicio de urgencia.

Sección 4.ª Incorporación a la circulación.

Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación.

Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.

Sección 5.ª Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás.

Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.

Artículo 31. Cambios de sentido.

Artículo 32. Marcha atrás.

Sección 6.ª Adelantamiento.

Artículo 33. Normas generales.

Artículo 34. Precauciones previas.

Artículo 35. Ejecución.

Artículo 36. Vehículo adelantado.

Artículo 37. Prohibiciones.

Artículo 38. Supuestos especiales.

Sección 7.ª Parada y estacionamiento.

Artículo 39. Normas generales.

Artículo 40. Prohibiciones.

Sección 8.ª Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos.

Artículo 41. Normas generales.

Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.

Sección 9.ª Utilización del alumbrado.

Artículo 43. Uso obligatorio.

Sección 10.ª Advertencias de los conductores.

Artículo 44. Normas generales.

Capítulo III. Otras normas de circulación.

Artículo 45. Puertas.

Artículo 46. Apagado de motor.

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción.

Artículo 49. Peatones.

Artículo 50. Animales.

Artículo 51. Obligaciones en caso de accidente o avería.

Artículo 52. Publicidad.

Título III. De la señalización.

Artículo 53. Normas generales.

Artículo 54. Preferencia.

Artículo 55. Formato.

Artículo 56. Lengua.

Artículo 57. Mantenimiento.

Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración.

Título IV. Autorizaciones administrativas.

Capítulo I. Autorizaciones en general.

Artículo 59. Normas generales.

Artículo 60. Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV).

Capítulo II. Autorizaciones para conducir.

Artículo 61. Permisos y licencias de conducción.

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

Artículo 63. Asignación de puntos.

Artículo 64. Pérdida de puntos.

Artículo 65. Recuperación de puntos

Capítulo III. Autorizaciones relativas a los vehículos.

Artículo 66. Permisos de circulación.

Artículo 67. Otra documentación.

Artículo 68. Matrículas.

Capítulo IV. Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Artículo 69. Nulidad y lesividad.

Artículo 70. Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento.

Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito de puntos. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

Artículo 72. Suspensión cautelar.

Artículo 73. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor.

Título V. Régimen sancionador.

Capítulo I. Infracciones.

Artículo 74. Disposiciones generales.

Artículo 75. Infracciones leves.

Artículo 76. Infracciones graves.

Artículo 77. Infracciones muy graves.

Artículo 78. Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.

Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.

Capítulo II. Sanciones.

Artículo 80. Tipos.

Artículo 81. Graduación.

Capítulo III. Responsabilidad.

Artículo 82. Responsables.

Capítulo IV. Procedimiento sancionador.

Artículo 83. Garantías procedimentales.

Artículo 84. Competencia.

Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.

Artículo 86. Incoación.

Artículo 87. Denuncias.

Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Artículo 89. Notificación de la denuncia.

Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

Artículo 91. Notificaciones en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

Artículo 92. Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

Artículo 93. Clases de procedimientos sancionadores.

Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado.

Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario.

Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

Capítulo V. Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico.

Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.

Artículo 98. Infracciones.

Artículo 99. Punto de contacto nacional.

Artículo 100. Intercambio de datos.

Artículo 101. Carta de información.

Artículo 102. Documentos.

Capítulo VI. Medidas provisionales y otras medidas.

Artículo 103. Medidas provisionales.

Artículo 104. Inmovilización del vehículo.

Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

Artículo 106. Tratamiento residual del vehículo.

Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.

Capítulo VII. Ejecución de las sanciones.

Artículo 108. Ejecución.

Artículo 109. Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.

Artículo 110. Cobro de multas.

Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas.

Capítulo VIII. Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.

Artículo 112. Prescripción y caducidad.

Artículo 113. Anotación y cancelación.

Título VI. Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Artículo 114. Creación.

Artículo 115. Finalidad.

Disposición adicional primera. *Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.*

Disposición adicional segunda. *Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

Disposición adicional tercera. *Cursos para conductores profesionales.*

Disposición adicional cuarta. *Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.*

Disposición adicional quinta. *Notificaciones en comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

Disposición adicional sexta. *Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad.*

Disposición adicional séptima. *Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.*

Disposición adicional octava. *Documentación correspondiente a otras Administraciones Públicas.*

Disposición adicional novena. *Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.*

Disposición adicional décima. *Actividades industriales y seguridad vial.*

Disposición adicional undécima. *Integración y coordinación de notificaciones a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).*

Disposición transitoria primera. *Matriculación definitiva de vehículos en España.*

Disposición transitoria segunda. *Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial.*

Disposición transitoria tercera. *Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.*

Disposición final primera. *Título competencial.*

Disposición final segunda. *Habilitaciones normativas.*

Disposición final tercera. *Habilitación al Ministro del Interior.*

Anexo I. *Conceptos básicos.*

Anexo II. *Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos.*

Anexo III. *Cursos de sensibilización y reeducación vial.*

Anexo IV. *Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad.*

Anexo V. *Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles.*

Anexo VI. *Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles.*

Anexo VII. *Carta de información.*

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

1. Esta ley tiene por objeto regular[128] el tráfico, la circulación de vehículos a motor[129] y la seguridad vial.

[130] *(Convenciones Internacionales)*

2. A tal efecto, regula:

a) ***El ejercicio de las competencias*** que, de acuerdo con la Constitución Española[131] y los estatutos de autonomía, corresponden en tales materias a la Administración General del Estado[132], y a las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en esta materia[133], así como la determinación de las que corresponden en todo caso a las entidades locales[134].

b) ***Las normas de circulación*** para los vehículos[135], así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones y animales por las vías de utilización general[136], estableciéndose a tal efecto los derechos[137] y obligaciones de los usuarios de dichas vías.

[128] *Era necesario revestir con rango de ley una de las modalidades de ejercicio del derecho fundamental contemplado en el artículo 19 de la Constitución: "Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional". El artículo 53 CE exige que sólo por ley, podrán regularse el ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo II del Título I (derechos fundamentales) y uno de esos derechos es el contemplado en el artículo 19, la libertad de circulación.*

[129] *Este punto 1 parece que se refiere sólo a la circulación de vehículos a motor, pero el punto 2b) señala que también regula la circulación del resto de los vehículos, de los peatones y de los animales. Por eso hubiera quedado mejor que inicialmente dijese "la circulación de vehículos" y no incluyese el término "a motor".*

[130] *Debía haber hecho referencia a que esta ley respeta las Convenciones Internacionales firmadas por España.*

[131] *El artículo 149.1. 21ª señala que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.*

[132] *Art. 4 del TRLTSV.*

[133] *Debía hacer alguna referencia a cuáles son las Comunidades Autónomas con competencias transferidas en materia de tráfico.*

[134] *La determinación está contenida en el artículo 25, apartados b), d), f) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local. El TRLTSV viene a detallar y desarrollar los contenidos de aquella ley, especialmente en su artículo 7.*

[135] *Es llamativo que para peatones y animales las normas de circulación se dictan por razones de seguridad vial y no se aplican esas razones en la circulación de vehículos.*

[136] *Aquí simplifica el contenido del artículo 2 abreviándolo enormemente al denominar las vías a las que afecta la normativa de tráfico como "vías de utilización general".*

c) ***Los elementos de seguridad activa y pasiva***[138] y su régimen de utilización, así como las ***condiciones técnicas de los vehículos*** y de ***las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial.***

d) ***Los criterios de señalización*** de las vías de utilización general[139].

e) ***Las autorizaciones***[140] que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, otorga la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor[141], así como las ***medidas cautelares***[142] que adopte con el mismo fin[143]**.**

f) ***Las infracciones*** derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas[144], así como el ***procedimiento sancionador***[145] en esta materia.

---

[137] El artículo 19 de la CE indica que "Los españoles tienen derecho… a circular por el territorio nacional" y el circular a pie, a caballo o en vehículos, es una de las modalidades del ejercicio de ese derecho, y esto es lo que va a ser desarrollado por el TRLTSV.
Las normas de circulación establecen ciertos privilegios para ciertos usuarios como por ejemplo los ciclistas y ciclomotoristas que pueden, en ciertos casos, circular en paralelo o para los usuarios de los carriles VAO. En general, los derechos se ejercen no como propios sino frente a los demás usuarios de la vía.

[138] Las afirmaciones de este párrafo no se corresponden con el contenido de la ley. El TRLTSV apenas se ocupa de estos aspectos en los artículos 13 y 47 al referirse a la seguridad pasiva que proporcionan el casco, el cinturón y los SRI; respecto a la seguridad activa, trata, en el artículo 43.2a) de la utilización de luces diurnas en las motocicletas, y con respecto a las condiciones técnicas apenas las cita en el artículo 10.3).

*[139] **a) Orden de 16.07.1987,** por la que se aprueba la Norma 8.2-IC sobre **"Marcas Viales"** (BOE núm. 185, de 4 de agosto).*
***b) Orden FOM/3053/2008,** de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de **reductores de velocidad y bandas transversales** de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.*
***c) Orden FOM/534/2014,** de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC, sobre **"Señalización Vertical** de la Instrucción de Carreteras" (BOE núm. 83, de 05 de abril).*
***d) Orden FOM/273/2016,** de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC **Trazado,** de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 55, de 04 de marzo).*

[140] Permisos y licencias de conducción, tarjeta ITV, permiso de circulación…

[141] Al estar incluidos los ciclomotores en esas autorizaciones previas, sería mejor que dijese: "con la circulación de vehículos, excepto ciclos y vehículos de tracción animal".

[142] A pesar de que la ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, indicó en su exposición de motivos que se cambiaba el nombre a las "medidas cautelares" que pasaban a ser "medidas provisionales", sin embargo, el TRLTSV sigue manteniendo el anterior término en los artículos 1 y 111.

[143] Los art. 103 y 104 del TRLTSV regulan los casos en los que se puede adoptar la medida provisional de inmovilización, ya sea por el Jefe Provincial de Tráfico o bien por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, mientras que el artículo 105, establece los casos y condiciones en los que se podrá adoptar la medida de retirada del vehículo de la vía y su posterior depósito.

[144] La tipificación de las infracciones a lo dispuesto en esta Ley se encuentran recogidas en los artículos 75, 76 y 77, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves, respectivamente, mientras que las sanciones figuran en los artículos 80 y 81. Por su parte el Procedimiento Sancionador, se encuentra recogido en los artículos 93 al 96, ambos inclusive.

[145] El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial fue aprobado por el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, publicado en el BOE núm. 95, de 21 de abril de 1994, con vigencia desde el 11 de mayo de 1994. La Disposición final sexta (desarrollo reglamentario) de la Ley 18/2009 por la que se modificó la LTSV, en materia sancionadora, señala: "2. En todo caso, en el plazo de seis meses desde que entre en vigor esta Ley, se dictará un nuevo reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial", pero no se cumplió esta disposición y aún sigue vigente el RPSMT de 1994.

Artículo 2. Ámbito de aplicación[146].

Los preceptos de esta ley son aplicables en ***todo el territorio nacional*** y obligan a los ***titulares[147] y usuarios[148] de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación[149],***

Es notable observar como el ciudadano tiene que respetar obligadamente los plazos, por ejemplo, en los recursos y la Administración no se siente obligada, en absoluto, por sus propios plazos que para mayor "inri" hemos visto que lo hará "en todo caso". Sería mucho mejor que hubiera dicho "se tratará de dictar". Pero porque nos vamos a extrañar si la propia Constitución en su artículo 35 dice que los españoles tienen derecho al trabajo y el art. 47, que tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, en vez de decir "los poderes públicos procurarán que los españoles puedan tener derecho a un trabajo y a una vivienda digna y adecuada".

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su Disposición adicional primera que se ocupa de las especialidades por razón de materia, señala que los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales, y entre ellos incluye los procedimientos en materia de tráfico, con lo cual la legislación sectorial, en este caso, desplaza a la legislación general.

[146] Debía indicar que se aplica tanto a usuarios nacionales como extranjeros. Véase también el artículo 1.2 del Reglamento General de Circulación, que amplía y desarrolla el ámbito de aplicación, aunque la redacción también es confusa, suscitando numerosas dudas.

[147] Los titulares de las vías públicas son el Estado, las C.C.A.A., las Diputaciones Provinciales, los Cabildos insulares (Canarias) o los Municipios mientras que los de las vías privadas son sus propietarios

*[148] El legislador se olvidó de incluir a los titulares de los vehículos ya que esta Ley también se aplica a ellos como vemos en el artículo 11 de la Ley. El art. 1.2a) del RGC opta por incluir no solo a los usuarios, disponiendo: "Asimismo, **son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas** que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, **resulten afectadas por dichos preceptos**."*

[149] Tendría que haber diferenciado lo que es circulación de vehículos y lo que es circulación de personas. Esto quiere decir que si una vía pública no es apta para la circulación no se aplica la ley, es decir, si una vía pública se cierra al tráfico de vehículos y personas por obras deja de aplicarse la Ley de Tráfico. Sin embargo, si se cierra a causa de una procesión o manifestación seguiría rigiendo la Ley en lo que se refiere, al menos, a la circulación de personas ya que éstas están circulando por la vía y además muchas veces de forma autorizada, por lo que no se puede decir que "no es apta para la circulación".

También debiera indicar que existen vías públicas con limitaciones de circulación como sucede con las vías pecuarias que están pensadas para la circulación de ganado pero por las que pueden circular ciertos vehículos bajo determinadas condiciones contempladas en la legislación autonómica sobre la materia, tal como indica el art. 16 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias. Recordemos que el art. 149.1.23 CE sólo contempla la exclusiva competencia del Estado en la legislación básica sobre Vías Pecuarias.

En los caminos de tierra por los que circula una colectividad indeterminada de usuarios también se aplica la Ley de Seguridad Vial. El periódico digital "El Español" informa el 03.06.2017, que un caballo desbocado mató a un hombre en la Romería del Rocío de Terrassa al atropellarlo con el carro del que tiraba y otra persona también resultó herida. Además de la infracción penal podría existir una infracción administrativa por no controlar al animal en todo momento.

En estas vías de tierra no sólo rige el TRLTSV sino también otras leyes. En la sentencia 221/05 del Juzgado Contencioso Administrativo de Oviedo (Magistrado-Juez D. José Ramón Chaves García), se condenó por responsabilidad patrimonial a la Mancomunidad "Valles del Oso" por el deslizamiento por una ladera de una piedra grande que afectó a dos personas que caminaban por la "Senda del Oso", que estaba gestionada por aquella Mancomunidad. En la sentencia se destaca que no concurría una causa de fuerza mayor y que la Administración está obligada a adoptar algunas medidas preventivas:

a) Prohibir el tránsito por las zonas de peligro real e inevitable.
b) Desviar el tránsito por otros pasos o zonas.
c) Alertar con señales o indicativos del peligro de desprendimientos.
d) Imponer en determinados tramos el uso de cascos o protección equivalente.
e) Acordar órdenes de ejecución de medidas de seguridad por parte del propietario de la finca al amparo de la legislación urbanística.
f) Establecer un servicio de inspección regular de las zonas lindantes con la senda, para detectar y alertar de los riesgos para los usuarios.

tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, ***sin tener***[150] ***tal aptitud, sean de uso común, y en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos***[151] ***privados***[152] que sean ***utilizados por una colectividad indeterminada***[153] ***de usuarios***[154]***.***

[150] *Desde un punto de vista físico es dudoso que pueda haber "vías y terrenos"* ***que no sean aptos para la circulación*** *y que se pueda aplicar el TRLTSV, ya que si por sus condiciones físicas no se puede circular por ellos no hay manera de que se pueda aplicar la Ley. No se puede alegar que un quad o un todoterreno puede circular ya que entonces si sería apta para la circulación aunque estuviese limitada a determinados vehículos. Sólo tiene sentido desde un punto de vista jurídico por estar limitados a uno o varios tipos de vehículos y entonces tampoco se deberían considerar "no aptos para la circulación" sino como "vías de circulación limitada".*

[151] *Debemos tener en cuenta que en terrenos privados también pueden existir limitaciones que afecten a los conductores. Así las entidades que organizan por ejemplo rallyes, aunque sea en circuitos cerrados, pueden exigir a los conductores que estén en posesión de un permiso de conducción vigente y eso implica que los participantes no pueden estar privados del derecho a conducir, tener declarada la pérdida de vigencia o el permiso caducado.*

[152] *La Ley permite el tráfico en vías privadas y no exige que se cumplan sus preceptos si son utilizadas por una colectividad determinada de usuarios, sin embargo, sus consecuencias son similares, por lo que debería regularse también, aunque fuera en otro apartado.*

Se da el caso de que, por motivos de fiestas, ferias etc., un particular habilita un campo de su propiedad como estacionamiento, cobrando normalmente una entrada; en este caso al ser utilizado por una colectividad indeterminada de usuarios, si se produjera una colisión entre vehículos o un atropello sería de aplicación este artículo. Dado que el titular del terreno debe contar además con autorización del ayuntamiento para ejercer aquella actividad, en caso de algún incidente o accidente podría actuar la Policía Municipal a requerimiento de dicho titular o de alguno de los usuarios. Esta es la interpretación que dio el 04 de abril de 2017, el Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa ampliando el contenido de este precepto en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés.

Si es un lugar estrictamente privado, al no ser de aplicación el TRLTSV, si, por ejemplo, una persona ocupa una plaza de garaje ajena, se podría aplicar la Ley de Seguridad Ciudadana por ocupación de inmueble ajeno (infracción leve según el art. 37.7 LOPSC), o en casos más graves, el delito de usurpación contemplado en el art. 245.2 CP (el que ocupare, sin autorización debida, un inmueble, …, o se mantuviere en ellos contra la voluntad de su titular) o incluso el art. 710 Ley de Enjuiciamiento Civil (conseguir que esta persona se abstenga de actuar en un sentido).

Si un propietario o inquilino hace caso omiso a una Sentencia del Juzgado que le prohíbe estacionar en una plaza de garaje perteneciente a otra persona, la comunidad de propietarios puede actuar contra esa persona por la vía penal por cuanto que estará incumpliendo una resolución judicial y cometiendo un delito de desobediencia a la autoridad judicial, así mismo se le podrá imponer multas económicas durante todo el tiempo que no cese en su conducta de estacionar su vehículo donde no tiene autorización.

[153] *Hay que distinguir, en las vías y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, donde existe la posibilidad de aplicar la legislación sobre tráfico, y la obligación de ejercer la vigilancia de dichos espacios privados por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Es decir, en un lugar privado de uso público (un hospital, el garaje de un centro comercial, un parking público, una gasolinera, un lavadero de turismos), los agentes encargados de la vigilancia del tráfico podrán actuar sólo a requerimiento del titular del lugar o de los usuarios, o previa autorización escrita. Pueden formular denuncias, con algunas salvedades, y retirar los vehículos que obstaculicen la circulación, con la grúa, si se lo solicitan y disponen de ella. De oficio, la vigilancia pública en lugares privados no procede, salvo excepciones (por ejemplo, en el interior del recinto universitario, previa solicitud del Rector autorizando la entrada al recinto, la vigilancia y denuncia de infracciones). En caso de accidente en el interior de estos lugares privados de uso público, se aplica el TRLTSV y se pueden efectuar también detenciones por delitos contra la Seguridad Vial, etcétera. En definitiva, se actuará, como norma general, a requerimiento.*

El problema radica en que ni el Ministerio del Interior ni el Alcalde son titulares de esas vías y por lo tanto carecen de competencia para sancionar. Debemos tener en cuenta que el artículo 7.a) del TRLTSV restringe la competencia de los alcaldes a las vías urbanas de su titularidad y aunque el artículo 84.4) de esa ley parece ampliar el ámbito de su competencia sancionadora al indicar "en las vías urbanas", éstas según el Anexo I. 73) se refiere a las vías públicas situadas en poblado quedando excluidas las vías privadas con lo cual incluso una denuncia voluntaria de un agente de la policía local no podría ser tramitada por la alcaldía por carecer de competencias sancionadoras.

[155] *(Prioridad de la ley)*
[156] *(Aparcamientos privados de uso público)*
[157] *(Circulación y maniobras dentro del estacionamiento de un centro comercial)*

Como se señaló en el comentario anterior, el 04 de abril de 2017, el Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa amplía su contenido en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés.

"La competencia municipal entendida territorialmente en materia sancionadora no debe circunscribirse dentro de poblado a un concepto meramente restrictivo, el cuál haría referencia a que sólo serían sancionados aquellos hechos punibles que se den en vías urbanas, entendida ésta, como toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesía. …

Por lo tanto, es criterio de esta Unidad, que aquellas denuncias formuladas por agentes de la policía local en relación con las infracciones cometidas en los aparcamientos de uso público, dentro de poblado, son perfectamente encuadrables dentro del artículo 2 de la Ley de Seguridad Vial y su tratamiento, y en su caso, imposición de las sanciones corresponde al Ayuntamiento donde se realice el hecho punible, de acuerdo con el artículo 7, apartado a) de la Ley de Seguridad Vial."

Si no se aplicase la Ley de Seguridad Vial, se podrían aplicar otras leyes mucho más gravosas para el supuesto infractor, como la ley de accesibilidad (plazas para discapacitados situadas en los centros comerciales) o incluso la ley de seguridad ciudadana.

Otra opción es requerir los servicios de la Guardia Civil, por cuanto el art. 11.1 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad le atribuye como competencias «velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales (…)». De este modo, si la Guardia Civil acredita la comisión de una infracción de la normativa de tráfico y realiza la correspondiente denuncia, ésta debe ser admitida por la autoridad competente en base a su condición de agentes de la autoridad, con la presunción de veracidad que ello supone.

Incluso podría requerirse la intervención de la policía local para realizar la denuncia como agentes de la autoridad, siempre que el parking privado se encontrase en el casco urbano; ya que el art. 53.1.b) de la Ley Orgánica 2/1986 les atribuye competencia para «ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación»; debiendo remitir, en estos casos, las denuncias al órgano competente para ejercer la potestad sancionadora. Pero no existe una definición en el TRLTSV de casco urbano y no se podría remitir a la alcaldía ya que el alcalde carece de competencias sancionadoras.

Por ello sería importante que la ley fuera más clara en ese sentido y que además existiesen convenios de cooperación entre administraciones.

Lo que no se puede hacer es colocar un cartel con el mensaje: "Aquí se aplica la Ley de Tráfico" en un recinto privado que utiliza una colectividad determinad de usuarios.

[154] *Los usuarios, tal como señala el Art. 1.2 a) del Reglamento General de Circulación pueden ser los titulares, los propietarios, los conductores u ocupantes del vehículo o los peatones, tanto si circulan individualmente como en grupo. En el apartado b) del mismo artículo dice que las normas de tráfico son de aplicación a los vehículos y a los animales (realmente a sus conductores o dueños) incluidos los animales sueltos, es decir, por ejemplo, un perro y en el apartado c) a determinados tipos de vías y terrenos.*

Al hablar de terrenos tenemos que pensar en los jardines públicos con césped en los que se encuentran familias, niños, jóvenes o mascotas y que son segados con tractores de jardín que carecen de matrícula, es decir sin estar matriculados como vehículos especiales. Si lo hiciesen mientras hay alguna persona cruzando por el césped o niños jugando, su actuación sería una infracción de acuerdo con el TRLTSV.

En el Código de Circulación portugués califican a las vías privadas utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios como: "Vías equiparadas a vías públicas" y definiendo este término como "vías de comunicación terrestre del dominio privado abiertas al tránsito público".

Hay que destacar que el art. 1.3 del TRLTSV habla de "vías de utilización general".

[155] *Debiera de indicar que la ley tiene prioridad sobre cualquier otra norma que regule la materia. Es decir, se sancionará en principio por la Ley y si ésta remitiese a un Reglamento entonces se aplicaría éste.*

[156] *Están regulados por la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (BOE núm. 274, de 15 de noviembre). En su artículo 1.d) se indica que el titular del estacionamiento debe facilitar por cualquier medio que posibilite su conocimiento antes de contratar y de manera fácilmente perceptible las normas de uso y funcionamiento del aparcamiento y en el artículo 4.d) señala que el usuario deberá seguir las normas e instrucciones del responsable del aparcamiento respecto al uso y seguridad del mismo, sus empleados y usuarios.*

[157] *En horario comercial las normas que rigen son las contenidas en el TRLTSV, pero cuando el centro comercial cierra las puertas o baja las barreras del estacionamiento, a partir de ese momento, su uso es*

[158] *(Vehículo estacionado fuera de horario en el estacionamiento de un centro comercial).*

Artículo 3. Conceptos básicos.

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos[159] sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, son los previstos en su anexo I.

TÍTULO I

Ejercicio y coordinación de las competencias[160] sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

CAPÍTULO I

Competencias

Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado[161].

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas[162] y, además, de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, ***corresponde a la Administración General del Estado:***

---

estrictamente privado ya que sólo puede ser utilizado por personas autorizadas e identificables y vigilantes, por lo que al ser una colectividad determinada de personas, no se aplica la Ley de Seguridad Vial.

[158] *En este caso no sería de aplicación el TRLTSV pero se le podría denunciar por el artículo 37.7 de la LO 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana: "La* ***ocupación de cualquier inmueble, vivienda o edificio ajenos, o la permanencia en ellos****, en ambos casos contra la voluntad de su propietario, arrendatario o titular de otro derecho sobre el mismo, cuando no sean constitutivas de infracción penal".*
Incluso se podría retirar el vehículo con una grúa, de acuerdo con el art. 47 de la ley 4/2015:
"Artículo 47. Medidas provisionales anteriores al procedimiento. ***1. Los agentes de la autoridad intervendrán y aprehenderán cautelarmente los instrumentos utilizados para la comisión de la infracción,*** *así como el dinero, los frutos o los productos directamente obtenidos, que se mantendrán en los depósitos establecidos al efecto o bajo la custodia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad mientras se tramita el procedimiento sancionador o hasta que, en su caso, se resuelva la devolución o se decrete el comiso".*
La autoridad sancionadora sería según el art. 32 de la 4/2015:
"c) Los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas y en las Ciudades de Ceuta y Melilla, para la sanción de las infracciones graves y leves."

[159] *Figuran muchas definiciones adicionales en el Anexo I o después de él y deben ser contempladas en el contexto en que fueron publicadas*

[160] *Dada la variedad de policías con competencias en materia de tráfico sería interesante que hubiera señales de bienvenida en los tramos en que una policía sustituye a la otra, por ejemplo: "Bienvenidos a Linares, ahora la policía local se ocupa de usted" y en el mismo cartel el teléfono de esa policía.*

[161] *Es importante observar que además del Ministerio del Interior hay otros Ministerios con competencias en materia de tráfico y seguridad vial: Fomento, en carreteras; Industria en la regulación de la ITV y en la homologación de vehículos, y sus partes; Asuntos Exteriores en convenios internacionales;, Educación en programación de la enseñanza de la seguridad vial, etc.*
También realizan convenios entre ellos destinados a mejorar la seguridad vial, así el 1 de marzo de 2011, los Ministerios del Interior y Trabajo firmaron un convenio de colaboración como continuación del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo, que regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral. De esta forma se favorece la implantación de la cultura de seguridad vial en las empresas.

[162] *En el momento de aprobación de la LTSV sólo dos comunidades tenían competencias en materia de tráfico, el País Vasco y Navarra, aunque ésta última en menor medida. La ley, en su primera redacción,*

a) La aprobación de la ***normativa técnica básica***[163] que afecte de manera directa a la seguridad vial.

b) ***La previa homologación***[164]***,*** en su caso, ***de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques*** que afecten a la seguridad vial[165], así como ***dictar instrucciones y directrices***[166] ***en materia de inspección técnica de vehículos***[167]***.***

c) La aprobación de las ***normas básicas y mínimas*** para la programación de la ***educación vial***[168] en las distintas modalidades de la enseñanza[169].

---

debía haber añadido la frase "o que puedan tener en el futuro", para darle cobertura legal a las transferencias que se hicieron a Cataluña con posterioridad a su aprobación.
Cuando se habla de competencias del Estado o de sus Organismos, siempre se van a respetar las competencias que tengan las Comunidades Autónomas fijadas en sus Estatutos. Además, normalmente, las competencias se ejercen de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

[163] *Da a entender que las Comunidades Autónomas podrán completar esa normativa básica, renunciando la Administración Central a determinar la normativa técnica básica (y la complementaria) que afecta de "manera indirecta" a la seguridad vial.*

[164] *La homologación la aprueba el Ministerio de Industria de acuerdo con el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

[165] *No debería referirse sólo a la seguridad vial sino también al medio ambiente. En la homologación se debe fomentar que los vehículos emitan menos emisiones y sean más reciclables.*

[166] *Si habla de instrucciones y directrices es porque la Administración del Estado se limita a eso ya que la Inspección Técnica de Vehículos está transferida a las Comunidades Autónomas. Éstas deciden el sistema de gestión por el que quieren prestar este servicio público al ciudadano: gestión directa con medios y personal de la propia Administración autonómica, mediante entidades de economía mixta (privada y pública) o mediante empresas privadas en régimen de autorización o concesión administrativa. La normativa europea está contenida en la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques*

[167] *El Ministerio de Industria publica un Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V. (la última revisión es de 01.10.2017), un Manual sobre las Reformas en los Vehículos (la última revisión es la 4º y es de febrero de 2018) y también la Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) edita una Guía Gráfica Interpretativa de Reformas en los vehículos (revisión 3ª de enero de 2017).*

[168] *Estas normas están en las distintas leyes de educación, pero éstas apenas prestan atención a la seguridad vial. La Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa (BOE núm. 295, de 10 de diciembre), conocida como LOMCE, que modifica varias leyes, no incluye, en su texto consolidado, los términos educación vial o seguridad vial por lo que su conocimiento tiene que hacerse dentro de la enseñanza de la educación cívica y constitucional presente en todas las asignaturas durante la educación básica.*
Tal vez por eso, la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados aprobó el 27.05.2015, por unanimidad, instar al Gobierno a tomar las medidas necesarias para que la educación vial sea evaluable y obligatoria en la enseñanza Primaria y Secundaria.
El texto acordado llama al Gobierno a "reforzar la formación sobre educación vial en la educación primaria y segundaria obligatoria, y a colaborar con los colegios e institutos para la elaboración de unidades didácticas específicas con carácter evaluable y obligatorio para contribuir de forma más intensa y eficaz en la necesaria prevención de los accidentes de tráfico, y a impulsar la seguridad vial en el currículo escolar, especialmente a lo largo de la Educación Primaria".
Para suplir esta situación los ayuntamientos de las grandes ciudades envían a los colegios a dar algunas clases de seguridad vial a los alumnos a policías locales que les dan las nociones básicas.
También algunos municipios cuentan con parques infantiles de tráfico donde los niños pueden conducir bicicletas y karts y aprender las distintas señales.
Por su parte la Dirección General de Tráfico y muchas Comunidades Autónomas facilitan material a los colegios para que los niños realicen actividades dentro del aula, tales como folletos sobre conducción de bicicleta, de ciclomotores, comportamientos como peatones, recortables, cuadernos para colorear, etc.

d) ***La determinación del cuadro de las enfermedades y discapacidades que inhabilitan[170] para conducir y los requisitos sanitarios mínimos para efectuar los reconocimientos*** para su detección, así como ***la inspección[171], control y, en su caso, suspensión o cierre[172] de los establecimientos dedicados a esta actividad.***

e) [173]***La determinación de las drogas[174] que puedan afectar[175] a la conducción[176]***, así como de las pruebas para su detección y, en su caso[177], sus niveles máximos.[178]

La DGT colabora con las C.C.A.A. interesadas en potenciar la seguridad vial en algunas etapas educativas. Así, por ejemplo, lo hace con Galicia llevando la educación vial a la enseñanza secundaria con una asignatura denominada "Movilidad Escolar, Sostenible y Segura", tal como recoge la revista de Seguridad Vial de la DGT de octubre de 2017.

También la Dirección General de Tráfico contrata compañías de teatro que acuden a los colegios y centros sociales para explicar a los alumnos y a los mayores como deben comportarse en la vía como usuarios de la misma.

[169] *Sería interesante que los colegios entregasen a los alumnos un "CESVI" (Certificado Escolar de Seguridad Vial), que demuestra que los alumnos han aprendido normas básicas en materia de seguridad vial, en línea con los existentes en otros países como Francia o Polonia. Este certificado se podría exigir para circular por ejemplo en bicicleta por la calzada.*

[170] *Tenía que haber dicho "inhabilitan" o "limitan" la capacidad del conductor de un vehículo. El Reglamento de conductores establece en los Anexos I y IV adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción.*

Las limitaciones y adaptaciones aparecen codificadas en el permiso mediante cifras. Van del 01 al 99 para indicar los Códigos UE armonizados y del 100 en adelante para indicar los códigos nacionales. Estos últimos son solamente válidos para la circulación en el Estado miembro que ha emitido el permiso. Muchas veces esos códigos son poco precisos como sucede, por ejemplo, en el 42.01 "espejos retrovisores adaptados" donde no se explica nada sobre las posibles adaptaciones.

[171] *El Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero (BOE núm. 54, de 3 de marzo), señala en su artículo 6, que "El director del centro o, en su caso, el director facultativo si aquél no reuniera la condición de facultativo, será el responsable de que las pruebas se hayan realizado en sus instalaciones de acuerdo con el Protocolo de exploración médico-psicológica que, a tales efectos, editen los Ministerios del Interior y de Sanidad y Política Social." Este Protocolo fue editado en 2007 con el nombre de "Protocolo de exploración médico-psicológica para centros de reconocimiento de conductores: Guía para la historia clínica".*

[172] *El Real Decreto 170/2010, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, habla en su Art. 14 de suspensión y cese de las actividades del Centro, no de cierre ya que son las autoridades sanitarias las que pueden revocar la autorización sanitaria (implica su cierre) lo que por otra parte impediría que pudiese seguir funcionando como centro de reconocimiento de conductores. Este artículo no se adaptó a las transferencias hechas a las Comunidades Autónomas en materia sanitaria ya que ahora son ellas quienes autorizan la apertura de los centros sanitarios y luego los titulares de éstos pueden solicitar en las Jefaturas Provinciales de Tráfico autorización para que funcionen como Centros Psicotécnicos.*

[173] *Esta competencia se va a plasmar muy pobremente en el art. 27 RGC (que aprobó el Gobierno), ya que* ***no va a figurar una relación de las drogas (y medicamentos) que pueden afectar a la conducción*** *ni sus niveles máximos, limitándose a decir que no se pueden consumir cuando alteren negativamente las capacidades del conductor.*

"1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial ***los conductores de vehículos o bicicletas*** *que hayan ingerido o incorporado a su organismo (por ejemplo, injectándose) psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias* ***bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro".***

Vemos que el RGC ***se ha olvidado de incluir a los jinetes*** *(aunque éstos si son conductores y están contemplados en el art. 4e) de la Ley) y* ***a los peatones****. Por otra parte no sanciona administrativamente a los pasajeros de un vehículo que vayan drogados.*

[174] *España participa en el proyecto europeo DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) donde se examina la influencia de las drogas y los medicamentos en la conducción.*

La DGT realizó posteriormente un epidemiológico sobre los conductores durante el año, con un nuevo diseño metodológico de carácter nacional y una nueva denominación, EDAP 2015 (Estudio sobre la Prevalencia del consumo de Drogas y Alcohol entre conductores de vehículos en España).

Dentro de los delitos contra la seguridad vial, el artículo 379.2 del Código Penal no se conforma con la palabra drogas, sino que le añade el calificativo de "tóxicas". También la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana prefiere utilizar el término "drogas tóxicas".

Fuera de España, en los países de habla hispana, se utiliza también mucho el sinónimo "narcóticos". Llama la atención ver que en el vigente Reglamento General de Circulación no aparece la palabra "drogas". La reforma de la LTSV por la Ley 6/2014 fue complementando o sustituyendo "estupefacientes y psicotrópicos" por "drogas".

Desde el punto de vista farmacológico y según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el concepto de droga "resulta aplicable a cualquier sustancia terapéutica o no, que introducida en el organismo por cualquier mecanismo (ingestión, inhalación, administración intramuscular o intravenosa, etc.) es capaz de actuar sobre el sistema nervioso central del consumidor provocando un cambio en su comportamiento, ya sea una alteración física o intelectual, una experimentación de nuevas sensaciones o una modificación de su estado psíquico", caracterizados por: 1º El deseo abrumador o necesidad de continuar consumiendo (dependencia psíquica).2º Necesidad de aumentar la dosis para aumentar los mismos efectos (tolerancia).3º La dependencia física u orgánica de los efectos de la sustancia (que hace verdaderamente necesarios su uso prolongado, para evitar el síndrome de abstinencia).

El legislador nacional ha optado, al igual que el resto de la Europa occidental, por un concepto restringido de droga, limitándolo a las ilegales, es decir, las que considera que, conforme a los Convenios Internacionales provocan dependencia, sin incluir las socialmente aceptadas como el alcohol, y distinguiendo entre las ilegales, las que causan grave daño a la salud y las que no lo hacen, pero en ningún momento define con claridad lo que debe entenderse por "drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas", remitiéndose a las listas contenidas en las normas internacionales y a las disposiciones internas de carácter administrativo-sanitario.

El concepto legal de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas figura en las normas del ordenamiento jurídico internacional:

- ***Convenio Único de Naciones Unidas sobre Estupefacientes,*** *hecho en Nueva York, el 30 de marzo de 1961, que los define como aquellas sustancias naturales o sintéticas incluidas en las listas anexas al citado convenio (definición que también contiene la Ley 17/1967, de 8 de abril (BOE núm. 86, de 11 abril), de normas reguladoras por las que se actualizan las normas vigentes sobre estupefacientes y adaptándolas a lo establecido en este convenio, que la recoge en su art. 2);*
- ***Convenio sobre sustancias psicotrópicas,*** *hecho en Viena el 21 de febrero de 1971 (BOE núm. 218, de 10 de setiembre de 1976), que incorpora a sus listas anexas las sustancias que deben considerarse psicotrópicas.*
- ***Convención de Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas,*** *promulgada en Viena el 20 de diciembre de 1988 (BOE núm. 270, de 10.11.1990), que define también los precursores, que son sustancias que figuran en el cuadro I y el cuadro II de las tablas anexas al Convenio, y que son utilizadas frecuentemente en la fabricación ilícita de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.*

En nuestra legislación, los precursores se encuentran regulados por la Ley 4/2009, de 15 de junio (BOE núm. 145, de 16 de junio).

Esta ley crea en el Ministerio del Interior, un Registro General de Sustancias Químicas Catalogadas, y, en el Ministerio de Economía, un Registro de Operadores de Comercio Exterior de Sustancias Químicas Catalogadas. Ambos, son Registros únicos para todo el territorio español.

También es de aplicación el Real Decreto 129/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de control de precursores de drogas (BOE núm. 57, de 8 de marzo).

Véase asimismo el Real Decreto 1194/2011, de 19 de agosto (BOE núm. 202, de 23 agosto), por el que se establece el procedimiento para que una sustancia sea considerada estupefaciente en el ámbito nacional.

La Sala II del Tribunal Supremo en el Acuerdo del Pleno de 19.10.2001 aclaró lo que debe considerarse "habitual" y lo que es "notoriamente importante". Fijó como base las 500 dosis referidas al consumo diario que aparece actualizado en el informe del Instituto Nacional de Toxicología de 18.10.2001, teniendo exclusivamente en cuenta la sustancia base o tóxica, es decir, reducida a pureza con la salvedad del hachís y sus derivados.

En España, al no estar reguladas las cantidades en el Código Penal, ha sido la jurisprudencia la que ha ido marcando las pautas de lo que se considera una "cantidad insignificante" para crear una situación de riesgo.

Conforme al principio de insignificancia la conducta es atípica cuando la cantidad de droga es tan minúscula que resulta incapaz de producir efecto nocivo alguno a la salud (sentencia de 11 de diciembre de 2000, 1889/2000).
Se conoce como dosis inicial psicoactiva aquella cantidad mínima de una sustancia química que tiene efecto en el organismo. El Pleno no jurisdiccional del Tribunal Supremo el 24 de enero del 2003 con el objeto de proceder a la unificación de criterios solicitó al Instituto Nacional de Toxicología un informe, que fue evacuado en diciembre de ese mismo año (Informe del Servicio de Información Toxicológico del Instituto Nacional de Toxicología 12691, de 22 de diciembre del 2003).
Dicho Informe fue objeto de un resumen por el gabinete técnico del Tribunal Supremo que lo remitió a todos los magistrados con las dosis mínimas psicoactivas de 6 sustancias.
Este resumen del informe fue mantenido por un Acuerdo no jurisdiccional de Sala el 3 de febrero del 2005.
Los límites entre tipicidad y atipicidad lo marcan las siguientes cantidades:

- *heroína 0,66 mg / 0,00066 g.*
- *cocaína 50 mg / 0,05 g.*
- *Hachís 10 mg / 0,01 g.*
- *LSD 20 mg / 0,000005 g.*
- *MDMA (Éxtasis) 20 mg / 0,02 g.*
- *Morfina 2 mg/0,002 g.*

Las cantidades asumidas por el Tribunal Supremo no son exactas a las mencionadas en el informe del Instituto de Toxicología, por ejemplo, la cantidad de heroína es sensiblemente inferior en 0,34 mg (exige 1 mg).
No fueron pocas las críticas recibidas que se basaban en que estas cantidades eran demasiado bajas permitiendo la absolución en muchos supuestos bajo el "principio de insignificancia".
Por ello ***no se entiende que administrativamente se pueda castigar más a un ciudadano que aplicándole el código penal, ya que administrativamente no se tienen en cuenta cantidades consideradas "inocuas".***
[175] No tiene sentido que hable de drogas que afectan a la conducción (y en eso coincide con el art. 27 RGC) y luego el art. 14.1) castigue la simple presencia de drogas en el organismo.
También la disposición final cuarta del Reglamento General de Circulación desde su publicación el 23.12.2003, solamente permite la regulación de las drogas que puedan influir negativamente en la conducción, con lo cual reconoce que puede haber drogas que no influyan y que por lo tanto no pueden ser reguladas.
[176] Debiera referirse no sólo a los conductores sino en general a los usuarios de la vía. En esta competencia de la AGE estarían incluidos los jinetes, las personas que guían ganado, los que conducen un carro y los profesores de autoescuela ya que tiene la consideración de conductores. Sin embargo el TRLTSV no le otorga a la AGE, en su art. 5, competencia para determinar (y establecer sus niveles máximos) las drogas que pueden afectar a otros usuarios de la vía, por ejemplo, a los peatones.
Eso no impide que el art. 14 de ese mismo texto refundido permit hacer la prueba de drogas a cualquier usuario de la vía que cometa una infracción o se halle implicado en un accidente de tráfico. No se entiende que no figure esa competencia en el artículo de la Ley dedicado precisamente a las competencias.
La prueba de detección de sustancias estupefacientes en un conductor de un vehículo a motor o ciclomotor está basada en el Artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Este artículo establece en el apartado 1.7: "La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. Las pruebas para detectar la presencia de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial."
Esta Ley se olvida de incluir a usuarios viales tales como peatones y conductores de ganado o de vehículos de tracción animal.
[177] Debía decir "en todo caso" ya que el TRLTSV no prevé que pueda hacerlo otra Administración.
[178] Debía añadir "en el organismo". Sobra "en su caso" ya que no sirve determinar las drogas si al mismo tiempo no se fijan los niveles admisibles en el organismo. En este aspecto el TRLTSV se distancia del Texto articulado anterior que no contenía la expresión "en su caso".
Esta competencia de la AGE va a estar mejor desarrollada en el artículo 28 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
Al leer este artículo tenemos que tener en cuenta que desarrolla una ley administrativa que es la Ley de Seguridad Vial, que se ocupa de las infracciones administrativa y curiosamente parece más garantista que la Ley de Enjuiciamiento Criminal que se ocupa de los delitos.

(Niveles máximos de drogas en usuarios viales que no sean conductores)[179]

f) ***La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria*** en las vías públicas o de uso público[180].

g) La suscripción de ***tratados y acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas***[181]**,** así como dictar las disposiciones pertinentes para ***implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.***

h) ***La regulación de aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial*** y, en especial, la de ***los talleres de reparación de vehículos***[182]***.***

i) ***La regulación del transporte de personas***[183] ***y, especialmente, el transporte escolar y de menores***[184]**,** a los efectos relacionados con la seguridad vial.

Mientras el RGC dice en su apartado a) que normalmente las pruebas de detección de alcohol las realizará un médico, aunque en el punto c) se aparta de este criterio e indica que los agentes se ajustarán a la Ley de Enjuiciamiento Criminal en la que no se exige la presencia de un médico. Por su parte esta última ley señala que las pruebas las realizarán los agentes de la policía judicial de tráfico y se ajustarán a lo previsto en las normas de seguridad vial.Con lo cual vemos que el Reglamento General de Circulación remite a la Ley de Enjuiciamiento Criminal y esta remite a las normas de tráfico. Y en este último caso no sabemos si remite al apartado a) o al c) del artículo 28 del Reglamento.
Sería deseable que no se mezclase la Ley de Enjuiciamiento Criminal con el RGC y se aplicase la primera a los delitos y el Reglamento a las infracciones administrativa, sin citarse entre ellas.

[179] *La Administración General del Estado no sería competente para determinar los niveles de drogas en el organismo que puedan afectar a otros usuarios de la vía que no sean conductores, como por ejemplo peatones y pasajeros.*

[180] *Este apartado estaría pendiente de desarrollo legal o reglamentario.*

[181] ***Las Naciones Unidas:***

- *Acuerdo internacional de 1958 (en vigor, el 20.06.1959) para la adopción de condiciones uniformes para la homologación de vehículos,*
- *Acuerdo paralelo de 1998, (en vigor, el 25.08.2000). Este Acuerdo Mundial presenta la particularidad de que los países que no deseen o no puedan asumir la adopción y el cumplimiento de las obligaciones del Acuerdo de 1958, incluidas las obligaciones de reconocimiento mutuo de las homologaciones, puedan participar efectivamente en la elaboración de normas técnicas mundiales armonizadas.*
- *Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.*
- *Reglamento (UE) núm. 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.*
- *Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.*

Transposición en España:

- *Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

[182] *Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.*

[183] *Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio) y Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE núm. 241, de 08 de octubre), por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

[184] *Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, (BOE núm. 105, de 02 de mayo) sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. Es llamativo que el RGV y el RGC al ocuparse de la señal V-10 sólo*

j) La regulación del transporte de mercancías y, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional[185], a los efectos relacionados con la seguridad vial.

---

mencionan el transporte escolar y sin embargo el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores dice en su art. 5.1 que esa señal se aplica también al transporte de menores.
Ver también la Orden ITC/4037/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir ciertos espejos u otros dispositivos de visión indirecta a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores Orden ITC/4038/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los dispositivos acústicos de señalización de marcha atrás a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores (ambas en el BOE núm. 3, de 03 de enero).

[185] ***Acuerdos internacionales:***
El ADR, *Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, es un acuerdo europeo, en el que participan también países no europeos, y tiene influencia a nivel mundial, Este acuerdo modifica sus Anejos cada dos años (los impares) y se publica en el BOE. La última versión de las enmiendas a los Anejos A y B se publicó en el BOE núm. 106 de 04.05.2017 y es válida hasta el 30.06.2019. Aunque tarde en publicarse en España, en la UNECE se puede encontrar una versión en inglés, francés y ruso desde principios de cada año impar.*
Véase Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero (BOE núm. 50, de 27 de febrero), por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español y el Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
Véase el Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.
El ATP, *Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en esos Transportes, y sus Anejos hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, al que se adhirió España el 24 de abril de 1972 (BOE núm. 280, de 22 de noviembre de 1976).*
Ver Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre (BOE núm. 252, de 21 de octubre), sobre el Transporte de Mercancías Perecederas y los Vehículos especiales utilizados en estos Transportes. Las actualizaciones de los Anejos también se publican en el BOE. Existe una versión consolidada a 30.09.2015 en www.fomento.gob.es.
Véase Real Decreto 1109/1991, de 12 de julio (BOE núm. 170, de 17 de julio), por el que se aprueba la Norma General relativa a los alimentos ultracongelados destinados a la alimentación humana.
También debe examinarse el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero (BOE núm. 65, de 16 de marzo), por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.
Idem, el Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, (BOE núm. 230, de 25 de setiembre). por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte.
El CSC, *Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, de 02 de diciembre de 1972 (España se adhirió en 1974). Ver Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre (BOE núm. 12, de14 de enero de 2015), por el que se establecen normas de seguridad de contenedores. La homologación de los contenedores implica la verificación administrativa de que los contenedores cumplen con los requisitos establecidos en el citado Convenio Internacional de Ginebra, el cual establece la obligatoriedad de comprobar, por parte de las autoridades administrativas nacionales, de la seguridad de los mismos. Esa homologación se puede ver en la placa de aprobación CSC conocida como "Aprobación de seguridad CSC". Esta placa hace referencia al cumplimiento de las pruebas de resistencia estructural del contenedor.*
Además, existen otros acuerdos para el transporte internacional de mercancías:
El Convenio CMR, *de 19 de mayo de 1956 al que se adhirió España en 1974 (BOE núm. 109, de 7 de mayo de 1974), es el marco jurídico que regula los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera.*
El documento CMR: prueba la existencia del contrato de transporte internacional por carretera, al tiempo que sirve de recibo al cargador conforme ha entregado la mercancía al transportista para su posterior transporte.
El Convenio TIR *(siglas francesas para Transport International Routier), concluido en Ginebra el 15.01.1959 (reemplazada en 1975), al que España se adhirió en 1982 (BOE núm. 34, de 9 de febrero de 1983), que*

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior[186].

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas y de las previstas en el artículo anterior, corresponde al Ministerio del Interior:

a) ***La expedición y revisión de los permisos y licencias***[187] ***para conducir*** vehículos a motor y ciclomotores y de ***la autorización especial***[188] ***para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas,*** con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que ***se determinen reglamentariamente***[189], así como la declaración de la ***nulidad, lesividad o pérdida de vigencia***[190] de aquellos.

b) ***El canje,*** de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, de los permisos de conducción[191] y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas ***expedidos en el ámbito militar y policial***[192] por los

---

regula el paso aduanero, entre países contratantes, de mercancías transportadas por carretera. Se trata de facilitar y acortar estos trámites para hacer más ágil el comercio internacional.
El régimen TIR se aplica a transportes de mercancías entre países fuera de la comunidad europea, a través de una o varias fronteras entre países contratantes, con la condición de que sea un transporte sin manipulación intermedia de la carga.
El AETR, *Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera, hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970 (BOE núm. 277, de 18 de noviembre de 1976).*
El Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, *hecho en Ginebra, el 21 de octubre de 1982. Contiene un formulario denominado: Certificado internacional de plesaje de vehículos (CIPV). (BOE núm. 28 de 25 de febrero de 1986).*
Reglamento (CE) núm. 561/2006 *(DOUE de 11 de abril de 2006) que establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.*

[186] *Dentro de la Administración del Estado, el Ministerio del Interior es el que reúne más competencias.*

[187] *Está mal redactado. Tenía que decir "permisos para conducir vehículos a motor y ciclomotores" ya que ahora los ciclomotores necesitan un permiso y no una licencia y luego tendría que haber añadido "y las licencias que permiten conducir vehículos especiales agrícolas y vehículos para personas de movilidad reducida".*

[188] *El texto del ADR denomina a la autorización especial, "Certificado de formación del conductor".*

[189] *Véanse los artículos 25 al 30 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.*

[190] *La nulidad, lesividad y pérdida de vigencia figura en el Capítulo IV, artículos 34 al 40, del Reglamento General de Conductores.*

[191] *Vemos como habla de canjear permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transportan materias peligrosas, pero no ofrece la posibilidad de canjear una licencia de vehículo especial agrícola o de un vehículo para personas de movilidad reducida.*

[192] *Realmente sólo se produce el canje cuando el interesado deja de pertenecer a las fuerzas armadas o de seguridad, ya que si sigue en activo no se produce un canje al no tener que entregar el permiso militar o civil, según corresponda.*
El artículo 74 del RGCond, que se ocupa de la formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía, señala que cuando "cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico, podrán impartir la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción de las clases A2, A, para sus efectivos policiales y, en su caso, para bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida".

correspondientes en el ámbito civil[193], así como ***el canje, la inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero***[194] cuando así lo prevea la legislación vigente[195].

c) ***Las autorizaciones***[196] ***de apertura de centros de formación de conductores***[197] [198]***y la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas***[199]***, así***

[193] *El Real Decreto 628/2014, de 18 de julio (BOE núm. 186, de 01 de agosto), por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, en su artículo 5, indica que por Orden del Ministerio del Interior se determinarán las escuelas y organismos de las Fuerzas Armadas y de la Dirección General de la Guardia Civil facultados para expedir las autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a dichas instituciones.*
Muestra los modelos de permisos y la autorización para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas y se ocupa del canje de los permisos civiles por sus equivalentes militares incluidas las anteriores autorizaciones especiales.
El Registro de estos permisos se lleva a cabo por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa (permisos militares) y la Dirección General de Guardia Civil (permisos de la Guardia Civil).
El artículo 72.1 del RGCond de 2009, se ocupa de las Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas e indica que por el Ministro del Interior se determinarán las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.
El RD 628/2014 ha sido desarrollado por la Orden DEF/601/2015, de 6 de abril (BOE núm. 85, de 09 de abril). Esta Orden fija la estructura general, características y articulación del Registro de Conductores de las Fuerzas Armadas (RECONFAS) y regula el procedimiento de concesión de las autorizaciones para conducir vehículos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil. Establece en su artículo 2.8 la interconexión por vía electrónica con los Registros de Conductores e Infractores de la DGT y con el Registro de Conductores de la Dirección General de la Guardia Civil.
Véase la Orden INT/161/2011, de 21 de enero, (BOE núm. 30, de 4 de febrero), por la que se determinan las Escuelas facultadas para impartir la formación y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales y la autorización especial para conducir esos vehículos cuando transporten mercancías peligrosas, al personal del Cuerpo Nacional de Policía.

[194] *Existen notables diferencias entre los Canjes de permisos del Espacio Económico Europeo y los de otros países situados fuera de ese Espacio. En este último caso España firma convenios con cada país y las condiciones para el canje pueden variar de un país a otro.*

[195] *Más que "legislación vigente", ya que ésta es el propio Texto Refundido, no teniendo prácticamente ninguna incidencia la ley de Procedimiento Administrativo, debiera decir "el Reglamento General de Conductores" o "cuando esté así previsto reglamentariamente". Este reglamento se complementa con los canjes de cartas que efectúa el Ministerio de Asuntos Exteriores con el del país con el que se firma un convenio de canje y reconocimiento mutuo de los permisos de conducción nacionales.*

[196] *Dado que en el apartado a) habla de "Expedición" aquí hubiera quedado mejor que dijese: "La expedición de las autorizaciones …"*

[197] *Es decir, las Escuelas Particulares de Conductores (Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre (BOE núm. 258, de 28 de octubre), por el que se aprueba su Reglamento regulador, los Centros de Formación de Conductores que transportan Mercancías Peligrosas regulados por la Orden de 18 de junio de 1998 (BOE, núm. 155, de 30 de junio) y los Centros oficiales militares, de la Guardia Civil y de la Policía.*

[198] *Este apartado no refleja la realidad actual ya que existen centros de formación de conductores que no están autorizados por el Ministerio del Interior, como ocurre con los centros de formación para el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) que son autorizados por las C.C.A.A. tal como refleja el artículo 8 del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.*
También el Real Decreto 1225/2010, de 1 de octubre, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cinco cualificaciones profesionales correspondientes a la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos, contempla dentro de la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos tres cualificaciones profesionales: conducción de autobuses, conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera y conducción profesional de vehículos turismos y furgonetas. Aunque el gobierno le corresponde, tal como señala la

como los certificados[200] de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional[201] en materia de enseñanza de la conducción[202] y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores[203], con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen***.***

d) La matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores[204], así como la declaración de nulidad, lesividad[205] o pérdida de vigencia de dichos permisos[206], *en los términos que reglamentariamente se determine****.***

e) Las autorizaciones o permisos temporales y provisionales[207] para la circulación de vehículos[208].

f) Las normas especiales[209] que posibiliten la circulación de vehículos históricos[210] y fomenten la conservación y restauración de los que integran[211] el patrimonio histórico.

---

exposición de motivos, previa consulta al Consejo General de la Formación Profesional, determinar la estructura y el contenido del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales y aprobar las cualificaciones que proceda incluir en el mismo, así como garantizar su actualización permanente, son las C.C.A.A. quienes imparten la enseñanza en sus centros de formación profesional.

[199] El Capítulo IV del RGCond (artículos 34 al 40) se ocupa de la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir.

[200] Se vuelve a echar de menos que no añada "Expedición".

[201] Sería más sencillo de leer si le limitase a decir: "… que permitan acceder a la enseñanza profesional de la conducción".

[202] El Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, se ocupa en su artículo 46 del certificado de aptitud de profesor de formación vial y en el 47 del correspondiente a Director de Escuelas de Conductores.

[203] Artículo 10 del Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

[204] Ver Capítulo II y Capítulo IX del Título IV del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el RGV y el Capítulo IV del RGCond aprobado por RD 818/2009, de 08 de mayo.

[205] Debiera citar la necesidad de respetar lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

[206] Tenía que haber añadido "y licencias". Véase el Capítulo IX del Título IV del RGV y Capítulo I del Título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

[207] Permisos temporales para particulares (placas verdes, con una P inicial), permisos temporales para empresas o entidades relacionadas con el vehículo (placas rojas, con una S inicial en los vehículos sin matricular en España y una V en el caso de los vehículos matriculados en España) y permisos temporales para pruebas o ensayos de investigación y extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales (llevará la placa temporal de empresa y la señal V-12 (F.V., que significa Fabricante de Vehículo).

Los permisos provisionales están contemplados en el art. 26 a) del Reglamento General de Vehículos.

[208] Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre, de la DGT, sobre "Autorizaciones de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general"

[209] Tendría que decir "la aprobación de las normas especiales". La "norma especial" a la que se refiere es el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos y fue aprobado por el Consejo de Ministros a propuesta de los Ministros de Justicia e Interior y de Industria y Energía, es decir, no fue aprobado sin más por el Ministro del Interior.

g) La retirada[212] de los vehículos de la vía fuera de poblado[213] y la baja temporal[214] o definitiva[215] de la circulación[216] de dichos vehículos.

h) Los registros[217] de vehículos[218], de conductores e infractores[219], de profesionales de la enseñanza de la conducción[220], de centros de formación de conductores, de

---

[210] Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos. (BOE núm.189, de 09 de agosto). Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

[211] Parece referirse a los vehículos históricos existentes y por ello debiera decir: "que integran o puedan integrar" o "que integran o se puedan incorporar".

[212] Figura en el artículo 105.1 del TRLTSV.

[213] Ver artículo 7.c) de esta ley, en el que también se atribuye la competencia para la retirada de vehículos de la vía fuera de poblado, a los ayuntamientos.

[214] Un vehículo en situación de baja temporal tiene prohibido el estacionamiento en la vía pública por carecer de autorización administrativa válida y podría ser objeto de retirada y traslado a un depósito municipal.

[215] Está regulada en el Art. 35 del RGV. El Real Decreto 20/2017, de 20 de enero (BOE núm. 18, de 21 de enero), sobre los vehículos al final de su vida útil tiene como misión regular, adaptar y sistematizar todos los aspectos relacionados con el vehículo al final de su vida útil, de conformidad con la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000 y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

La Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, que regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil, vino a materializar el procedimiento efectivo de las bajas telemáticas de los mismos.

Conforme a los art. 5 y 6 del RD 20/2017, los vehículos tienen la consideración de residuos a partir del momento en que son entregados a un Centro Autorizado de Tratamiento, bien directamente o a través de una instalación de recepción. A partir de ese momento el CAT debe proceder a su descontaminación y expedición del correspondiente Certificado de Destrucción que acredite el fin de la vida útil del vehículo y justifique su retirada de la circulación y la baja definitiva en el Registro de Vehículos de la DGT.

La Instrucción 15/V-109 de la DGT de 11.02.2015 indica el procedimiento de cesión temporal de vehículos en baja definitiva para que algunos centros de formación, instituciones de investigación, protección civil, cuerpos de bomberos, y otras entidades, puedan utilizarlos para la práctica de actividades formativas, de investigación, o incluso simulacros.

[216] Ver Capítulo VI del Título IV del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, dedicado a las bajas y rehabilitación de los vehículos.

[217] El artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal establece que la creación, modificación y supresión de los ficheros de las Administraciones Públicas sólo podrá hacerse por medio de disposición general publicada en el Boletín Oficial del Estado o diario oficial correspondiente.

La Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, (BOE núm. 114, de 13 de mayo) regula los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior. En esta Orden, el fichero número 17 de la DGT se ocupa de los Centros de Formación de Conductores y de Profesionales de la Enseñanza de la Conducción. Su finalidad es el control de las escuelas particulares de conductores y de los profesionales de la enseñanza de la conducción, pero existen otros ficheros que no están registrados en la Agencia Española de Protección de Datos. La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre (BOE núm. 298, de 14 de diciembre), define, en su art. 3a) los datos de carácter personal: "cualquier información concerniente a personas físicas identificadas o identificables" y en su art. 3b) considera fichero: "todo conjunto organizado de datos de carácter personal, cualquiera que fuere la forma o modalidad de su creación, almacenamiento, organización y acceso". En su artículo 26 señala que "Toda persona o entidad que proceda a la creación de ficheros de datos de carácter personal lo notificará previamente a la Agencia de Protección de Datos".

Uno de los ficheros que no figuran en la Orden INT/1202/2011, es el que contiene datos sobre los titulares, directores y profesores de los Centros de Formación de Conductores que transportan mercancías peligrosas. Todos ellos tienen que estar debidamente acreditados por la DGT para la enseñanza, de acuerdo con la Orden de 18 de junio de 1998 por la que se regulan estos centros. La propia Orden señala en su punto 1.1 que el Centro debe contar con un titular debidamente autorizado y que será titular quien ***figure inscrito como tal en el Registro de la Dirección General de Tráfico.***

Los ficheros cuentan con diferente grado de protección según la sensibilidad de los datos que contengan.

los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores[221] y de manipulación[222] de placas[223] de matrícula[224], en los términos que reglamentariamente se determine.

i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas[225] y en travesías cuando no exista policía local[226], así como la ***denuncia y sanción*** de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías[227].

La STS 5536/2016, de 20-XII, considera que se incurre en delito si se efectúa una mera consulta de los datos registrados sin difundirse y sin que exista un perjuicio a un tercero.

[218] El artículo 2 del Reglamento General de Vehículos regula el Registro de Vehículos.

[219] El Título V (art. 76 a 79) del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, se ocupa del Registro de Conductores e Infractores. La DGT ha realizado numerosos convenios con ayuntamientos para facilitar trámites administrativos relacionados con el tráfico. El listado se encuentra en: http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio/

[220] Los registros de profesores, directores y autoescuelas están regulados en los artículos 49 y 50 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

[221] Tendría que aclarar que se refiere a conductores de vehículos a motor y ciclomotores ya que los conductores de ciclos y de los vehículos de movilidad reducida están exentos. El Registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores está contemplado en los artículos 10 y 11 del Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

[222] Sería mejor utilizar la palabra "grabación" ya que una de las acepciones de manipulación en el DLE, es: "Intervenir con medios hábiles y, a veces, arteros, en. la información, etc., con distorsión de la verdad..." Así la expresión; "detenido por manipular la placa de matrícula" puede prestarse a confusión ya que manipular matrículas es una actividad absolutamente legal según el TRLTSV.

[223] El registro de manipuladores está contenido en el artículo segundo del Real Decreto 2100/1976, de 10 de agosto (BOE núm. 217, de 09 de setiembre), sobre fabricación, importación, venta y utilización de piezas, elementos o conjuntos para reparación de automóviles.

Es el fichero núm. 5 del apartado dedicado a la DGT, de la Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, que regula los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).

La Orden IET/1624/2012, de 16 de julio, por la que se regula la homologación de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques, en su artículo 2g) define como manipulador: "el industrial, persona física o jurídica que, debidamente autorizado por el fabricante, forma parte de su red de fabricación y realiza la operación de grabado de las letras, números y demás signos que constituyen la matrícula del vehículo". Es decir, el fabricante y el manipulador normalmente no coinciden.

Los fabricantes no figuran en un registro del Ministerio del Interior sino en uno del Ministerio de Industria (art. 4.1 de la Orden IET/1624/2012).

El artículo 6 de esta Orden señala que, si el fabricante titular de la homologación tuviere conocimiento de que un manipulador por él autorizado no respetase sus instrucciones, referentes a procesos de fabricación, deberá retirarle dicha autorización.

[224] Hubiera quedado más correcto que estuviera escrito y "de los centros de grabación de placas de matrícula".

*[225] Este apartado parece bloquear la posibilidad de que los agentes de tráfico que no sean locales puedan controlar las infracciones cometidas **en vías urbanas** en aquellos ayuntamientos que carezcan de policía local. El art. 51.2 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (LOFCS) dispone que "en los **Municipios donde no exista Policía Municipal**, los cometidos de ésta serán ejercidos por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos". Y con este precepto enlaza el apartado 1 de la disposición transitoria 4ª del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de Régimen Local (TRRL), al disponer que en los Municipios donde no exista Cuerpo de Policía Local, "su misión se llevará a cabo por los **Auxiliares de la Policía Local** que comprenderá el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogas". Estos han de ser funcionarios tal como señala el art. 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local que reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcionarial las funciones públicas que impliquen*

ejercicio de autoridad. Varias C.C.A.A. han creado cuerpos de "Auxiliares de Policía Local", "Vigilantes municipales", etc.

Con respecto a los auxiliares de policía local hay que recordar que la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid, en su artículo 44 dispone: 1. El Ayuntamiento podrá nombrar personal auxiliar para controlar la adecuada utilización de las paradas de estacionamiento en la vía pública y denunciar las conductas contrarias a las normas que regulen su utilización. 2. Las denuncias realizadas por personal auxiliar, sin perjuicio de las formalidades y requisitos de procedimientos exigidos por la norma, serán utilizadas como elemento probatorio para acreditar los hechos objeto de las denuncias. Al expediente administrativo que pueda instruirse, se incorporará una imagen del vehículo, ya sea en fotografía, filmación digital u otros medios tecnológicos, que permitan avalar la denuncia formulada.

Esta ley, posterior a la del Texto Refundido de Régimen Local permite que existan Auxiliares de Policía Local, aunque haya policía municipal, pero al no tener la consideración de agentes de la autoridad les exige un "plus", como puede ser una fotografía, para avalar la denuncia.

La página web ecodiario.eleconomista.es, al igual que otros muchos medios, se hacen eco el 30.03.2017 de una sentencia del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 22 de Madrid que anuló una multa de 90 euros impuesta en el SER (Servicio de Estacionamiento Regulado) al estimar que "la ausencia de una fotografía o grabación" del vehículo sancionado implica la insuficiencia probatoria de la denuncia del empleado de este servicio.

En la sentencia, el juez asegura que esta norma estatal es "plenamente aplicable al caso" y de carácter imperativo. Subraya además que un trabajador del SER no goza de la "presunción legal de veracidad" al no tratarse de un "agente de la autoridad", ya que "en realidad", sostiene, se trata de "particulares". Por tanto, considera que una denuncia presentada por un empleado del SER "no puede servir" por sí sola como "fundamento para sancionar", salvo que sea verificada "mediante ratificación posterior".

[226] *Cuando se publicó la LTSV, el 14 de marzo de 1990, en el Anexo, que se ocupaba de las definiciones aparece "Travesía" como "Tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano". La Disposición Final Primera del Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, modificó ese Anexo, pasando a definir "travesía" como "tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso". Es incongruente que, si existe Policía Local, tengan que formular las denuncias sus agentes por una infracción cometida a una norma de circulación en la travesía en un boletín de la Jefatura de Tráfico correspondiente, y, sin embargo, si esa infracción la cometen en una calle adyacente a la travesía, es competente para su sanción el Alcalde, ya que la competencia sancionadora es irrenunciable, y se utiliza un boletín de denuncia del Ayuntamiento.*

No debía indicar "cuando no exista policía local", tenía que haber añadido "o esta sea insuficiente". Existen municipios que sólo cuentan con un policía local o dos y por ello el ayuntamiento no puede asumir las competencias de tráfico. Debiera haber en cada autonomía policías locales de reserva para cubrir bajas y acudir a ciertos municipios cuando se programen actos que requieran su presencia como procesiones, fiestas, etc. No es un problema menor, así en Galicia de 314 municipios, sólo 161 cuentan con policía local y en algún municipio solo existe un agente. El artículo 84.4) del TRLTSV señala que excepto en las C.C.A.A. que tienen transferidas las competencias de tráfico, los Jefes Provinciales de Tráfico asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

Así vemos que el art. 84.4) recupera para la Jefatura Central de Tráfico la competencia en vías urbanas en aquellas poblaciones que no dispongan de policía local o sea insuficiente. Si se produjese un atropello en una vía urbana en un municipio que carezca de policía local o sea insuficiente, no está claro en la Ley quién se haría cargo de elaborar un atestado de lo sucedido. Así, en un municipio fuera de Cataluña o el País Vasco, ¿Habría que avisar al 112, al cuartel de la Guardia Civil y desde allí avisar a la Agrupación de Tráfico, o llamar directamente a la Agrupación?

[227] *Según la página web de la aseguradora "Línea Directa": http://www.fundacionlineadirecta.org/multas-de-trafico, el 92% de los conductores españoles creen que las sanciones de tráfico tienen, en mayor o menor medida, un claro carácter recaudatorio.*

También informa que la Fundación Línea Directa ha realizado el estudio "Multas de tráfico, ¿recaudación o reeducación?", para el que ha analizado más de 770.000 multas registradas y aportadas por la aseguradora Línea Directa durante los últimos cinco años (2009-2014). Los datos generales indican que la DGT solamente es responsable del 14% de las multas que se ponen, mientras que los Ayuntamientos se adjudican el 76%.

j) La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse[228] a la inspección técnica de vehículos, así como a las ***prescripciones derivadas de aquélla[229]***, y por razón del ejercicio de ***actividades industriales[230]*** que afecten de manera directa a la seguridad vial.

k) La regulación, ordenación y gestión del tráfico[231] en vías interurbanas y en travesías[232], estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación[233] con las Entidades locales[234], y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

l) Las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico[235], sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales[236], con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.

[228] No es adecuada la palabra "someterse", tendría que decir "someter el vehículo".

[229] Se denunciaría y sancionaría por no cumplir con lo indicado en el resultado de la Inspección.

[230] Entre esas actividades industriales están la instalación en un taller de inhibidores de radar en los vehículos, sanción muy grave contemplada en el Art. 77.p) del TRLTSV o la fabricación de matrículas de vehículos sin hacerlo en un centro autorizado. Otras actividades prohibidas expresamente en la ley, son la alteración de tacógrafos y limitadores de velocidad.

[231] Este apartado k) quiere diferenciarse con el apartado i) ya que "vigilancia y disciplina" los presenta como distintos a "regulación, gestión y control".

[232] Debido a su complejidad, al final de este trabajo se analiza la problemática de las travesías.

[233] Indica que puede delegar en un Municipio la regulación del tráfico en una travesía a través de la policía local.

[234] El término "entidades locales" aparece 5 veces en el texto de la Ley y no se entiende muy bien el motivo ya que la única entidad local que regula el tráfico es el municipio, ya que ni las diputaciones ni las entidades locales inferiores a un municipio tienen competencias en materia de tráfico. Por ello hubiera quedado mejor que sustituyesen el término "entidades locales" por "municipios".

[235] Aquí se ha abreviado demasiado la competencia de los agentes de tráfico ya que sólo se les encomienda la "vigilancia del tráfico" cuando se dedican principalmente a gestionarlo, ordenarlo y regularlo. Sorprende que no mencionen a las C.C.A.A. y especialmente a aquellas con competencias transferidas en materia de tráfico.

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad señala en su artículo 39, que corresponde a las Comunidades Autónomas, de conformidad con la presente Ley y con la de Bases de Régimen Local, coordinar la actuación de las Policías Locales en el ámbito territorial de la Comunidad, aunque en el artículo no menciona explícitamente al tráfico y la seguridad vial.

Las C.C.A.A. han ido coordinando las policías locales mediante leyes, amparadas en sus estatutos de autonomía que se basan en el artículo 148.22.a) CE que señala que es competencia de la comunidad autónoma la coordinación y demás facultades en relación con las policías locales en los términos que establezca una ley orgánica.

Así, la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco presenta a principios de cada año, ante los medios el Calendario de Vigilancia y Control que se desarrollará durante este año. Se trata de campañas orientadas a la vigilancia de factores de riesgo. Es una iniciativa incluida en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020 orientada a reeducar comportamientos inadecuados en materia de tráfico.

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco es quien planifica y coordina las campañas de vigilancia y control que la Ertzaintza y las Policías Locales realizan durante el año.

*[236] En un escrito del Subdirector General de Normativa y Recursos de 05.06.2008, comentando el alcance de la Instrucción de la DGT 08/V-74, se señala respecto a la **obligatoriedad del cumplimiento de las Instrucciones de la DGT por parte de las policías locales,** lo siguiente:*

«Las instrucciones del Director General de Tráfico son de obligado cumplimiento para todo el personal adscrito a la Dirección General de Tráfico (…) y son además comunicadas al General Jefe de la Agrupación de Tráfico de Guardia Civil, para conocimiento y cumplimiento por los agentes de dicha Agrupación (…).

Por lo que respecta a los miembros de las Policías Locales, el artículo 5.l) de la Ley de Seguridad Vial, establece que compete al Ministerio de Interior (a través de la Dirección General de Tráfico), sin perjuicio de

m) *La autorización de pruebas deportivas*[237] *que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías*[238]*,* previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión control y vigilancia del tráfico[239].

n) *El cierre a la circulación*[240] *de carreteras o tramos de ellas*[241]*,* por razones de seguridad[242] o fluidez del tráfico[243] o la restricción en ellas del acceso de determinados

---

las competencias de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, mediante acuerdo, la colaboración necesaria, "establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos" (…).
Los preceptos de la Ley de Seguridad Vial y los del Reglamento General de Circulación son de aplicación en todo el territorio nacional y, conforme al artículo 2 de la citada Ley de Seguridad Vial, "obligarán a todos los titulares de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación tanto urbanos como interurbanos", por ello, ***su interpretación efectuada por el órgano competente, en este caso la Dirección General de Tráfico, debe ser tenida en cuenta por las entidades locales.»***

[237] *La DGT publica anualmente una Resolución, en la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico para ese año, en la que se indican, en el Anexo I, los días y horas en que no se autorizará ni se informará favorablemente ninguna prueba deportiva. El BOE núm. 46, de 21.02.2018 publicó la Resolución de 8 de febrero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2018.*
Al ser competentes en materia de tráfico, tanto la Comunidad Autónoma del País Vasco como la de Cataluña establecen medidas especiales en su ámbito territorial. Navarra lo ha intentado pero el Tribunal Superior de Justicia de Navarra el 16 de setiembre de 2015 anuló las resoluciones del Director General de Interior del Gobierno foral de condiciones y restricciones de la circulación, por ser competencias del Estado.

[238] *Si quisiera referirse a travesías estatales, debía decir: "carreteras o travesías estatales" porque con esta redacción se incluyen las carreteras estatales y las travesías situadas en todo el país.*

[239] *Ver artículo 2 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, el cual establece: "La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:*
a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una comunidad autónoma.
b) A la Comunidad Autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial."
Es decir, se contradice con el TRLTSV, ya que éste establece la competencia al Estado para otorgar la autorización de una prueba deportiva cuando ésta discurra, aunque sea en parte, por una carretera estatal, y sin embargo, el Anexo II del RGC, señala que la competente para otorgarla es la Comunidad Autónoma, siempre y cuando discurra exclusivamente por su territorio, con independencia de quién sea el titular de la vía.

[240] *Art. 37 del RGC (Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación). En virtud de este apartado, en la Resolución anual de la DGT (y en las de las comunidades vasca y catalana) por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico para ese año, se indicarán los días, horas y vías interurbanas en que no podrán circular vehículos especiales, vehículos que transporten mercancías peligrosas o vehículos que transporten mercancías en general. Por motivos de urgencia los agentes encargados de la circulación pueden adoptar las medidas que estimen necesarias para asegurar la fluidez o la seguridad de la circulación (ver artículo 39.4 RGC).*

[241] *Se facilita lo que antes se consideraba excepcional. Se denuncia por infracción al artículo 37.1 del RGC. Cuando se vulneren las restricciones establecidas en la Resolución anual de la DGT (y de las comunidades con competencias) de medidas especiales, se denunciará por los artículos 39.2 y 39.5 del mismo Reglamento, que se ocupa de las limitaciones a la circulación.*

[242] *Debía haberse incluido la posibilidad de cerrar las vías por motivos de orden público. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana establece en su artículo 17 que "los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán limitar o restringir la circulación o permanencia en vías o lugares públicos… 2. Para la prevención de delitos de especial gravedad o generadores de alarma social, así como para el descubrimiento y detención de quienes hubieran participado en su comisión y*

vehículos por ***motivos medioambientales***[244] en los términos que reglamentariamente se determine.[245]

n) La coordinación de la estadística[246] y ***la investigación de accidentes de tráfico***[247] así como las ***estadísticas***[248] ***de inspección técnica de vehículos***, en colaboración

---

proceder a la recogida de los instrumentos, efectos o pruebas, se podrán establecer controles en las vías, lugares o establecimientos públicos, …"
Por su parte el RGC debería establecer como se deben realizar esos controles para facilitar la labor de las fuerzas del orden y para que los ciudadanos supiesen como actuar en esos casos.

[243] *Instrucción 15/TV-87, de 01.12.2015, sobre "Circulación excepcional de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal" e Instrucción 15-TV-88, de 04 de diciembre de 2015, sobre "Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de vía que discurran parcialmente por túneles".*

[244] *Véase el Art. 7 del RGC que se ocupa de la emisión de perturbaciones y contaminantes. Esto permitiría que, por ejemplo, se impidiese, en caso de altos niveles de contaminación, que entrasen en el centro de una ciudad, vehículos que no fuesen de transporte público o aquellos vehículos con matrícula par o impar, alternativamente. O también, que se restringiese la entrada a aquellos vehículos que superen de fábrica un determinado límite de emisiones o que utilicen un determinado combustible.*
Eso es frecuente en algunas ciudades cuando se alcanzan altos niveles de contaminación. RTVE informaba el 17 de marzo de 2014 que, en París, ese lunes, por "salud pública", sólo podían circular los vehículos con matrícula "impar" o los que tenían matrícula "par" siempre que fuesen ocupados por al menos 3 personas (amén de una serie de excepciones para una serie de "profesionales" independientemente de su matrícula). Con ello se había reducido el tráfico rodado en la capital francesa entre un 25 y un 30% (y los atascos un 62%), por lo que la concentración en el aire de partículas finas (de 10 micras) bajó del nivel de 50 microgramos por metro cúbico después de haber alcanzado la semana anterior el nivel de 100 microgramos por metro cúbico. En Francia, la alerta se comunica cuando hay más de 80 mcg/m^3. La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que no sobrepase 20 mcg/m^3.
La ciudad de Paris adoptó en marzo de 2018 con el voto unánime del Consejo de Paris su nuevo "Plan Climat Air Énergie territorial", que pretende en el transporte por la ciudad el fin de los motores diesel en 2024 y de gasolina en el 2030.
La prohibición de matrículas pares e impares tiene impacto a corto pero no a largo plazo ya que la gente rica puede disponer de vehículos con ambas terminaciones. Sería más justo si se exigiese un número mínimo de personas en el vehículo.
En Madrid se aprobó un protocolo de actuación cuando los niveles de dióxido de nitrógeno alcanzan niveles peligrosos. Establece tres niveles de concentración de ese gas: preaviso, aviso y alerta. En la fase 3 se prohíbe circular por la M-30.
El pleno municipal de Barcelona aprobó el 21.07.2017 el encarecimiento de las tasas de estacionamiento regulado de vehículos en la vía pública durante los episodios de contaminación atmosférica, para incentivar el uso del transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta. En estos periodos más críticos de contaminación, que tienen lugar en aquella ciudad 2 o 3 veces al año y suelen durar unos pocos días, se aplicará un recargo a la tarifa del Área Azul y el Área Verde (para no residentes) de 2 euros / hora, salvo en los vehículos ECO y Zero emisiones.
En diciembre de 2016 se celebró en la Ciudad de México la "Cumbre de alcaldes C40: ciudades liderando acciones climáticas" y Madrid, París y México acordaron la prohibición de vehículos diesel en sus ciudades a partir de 2025. En enero de 2017 una combinación de frío y falta de viento empujo a las autoridades municipales de Oslo a prohibir los vehículos diesel en las vías municipales durante dos días para combatir la contaminación.

[245] *En línea con el Plan Aire del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente. Seguramente será este Ministerio quién se ocupe de desarrollar reglamentariamente este apartado, que implica a varias Administraciones Públicas, y encargará de emitir avisos cuando sea necesario aplicar esta restricción.*

[246] *Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.*

[247] *La UE destaca como las "cuatro principales causas de muerte" en carretera (el 75 % de las muertes en este tipo de vías): el exceso de velocidad, no respetar las señales de tráfico, no usar el cinturón y la conducción bajo los efectos del alcohol.*

[248] *Debiera añadir "del conjunto del Estado o de España" ya que las C.C.A.A. también llevan a cabo este tipo de estadísticas.*

con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente[249] se determine.

o) ***La realización de las pruebas[250], reglamentariamente establecidas[251], para determinar el grado[252] de intoxicación alcohólica, o por drogas[253],*** de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tienen atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

[249] *El art. 10.7) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, establece: "El resultado de las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe por vía electrónica, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, previsto en el artículo 2.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, devengando, en su caso, la tasa correspondiente".*
Se deben consultar también las estadísticas publicadas por la asociación AECA-ITV (Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos) integrada por casi la totalidad de las empresas, públicas y privadas, que prestan el servicio de Inspección Técnica de Vehículos en el territorio español.

[250] *No solo hay que respetar lo previsto en el RGC sino también lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, de 14.09.1882, cuyo artículo 796.7) dispone: "Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en* ***los conductores de vehículos a motor y ciclomotores*** *serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia."*
Vemos como la Ley de Enjuiciamiento Criminal no incluye a usuarios viales tales como peatones, conductores de ganado y de vehículos de tracción animal.
Vemos que según este artículo el Ministerio del Interior no tiene competencia para fijar las tasas máximas de alcohol en sangre y aire espirado en el organismo. Tampoco para hacer las pruebas de detección alcohólica a otros usuarios de la vía que no sean conductores, como pasajeros de los vehículos y peatones. Sin embargo, estas competencias fueron ampliadas, de una forma poco técnica, en el artículo 14 de la Ley, lo que permite que esas pruebas figuren en el artículo 21 RGC. En el contenido de este último artículo, primero, en la introducción, indica que se pueden hacer pruebas a los usuarios de la vía cuando se ven implicados en algún accidente de circulación y poco después dice que sólo se harán las pruebas si el implicado es posible responsable de un accidente de circulación.
Es decir, el primer párrafo permite, por ejemplo, que un peatón atropellado en un paso de peatones pueda ser sometido a pruebas de detección de alcohol en el organismo (y en eso coincide con el art. 14 TRLTSV) y sin embargo seguidamente el apartado a) exige que para que se puedan hacer esas pruebas tiene que ser considerado como posible responsable del accidente.

[251] *Véase el Capítulo IV del Título I del RGC. El artículo 21.d) señala que los conductores deben atender los requerimientos de la autoridad o de sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad y aquí es importante notar que* ***debe existir una orden de servicio*** *ordenando eses controles preventivos.*
En los controles preventivos el muestreo entre los conductores se lleva a cabo de forma aleatoria y frecuentemente no existe constatación previa de circulación anómala, por lo que la conducta no reúne los requisitos del art. 379.2 CP que tipifica un delito de influencia y no de simple presencia .Por ello, las pruebas de detección de drogas que se obtengan en controles preventivos deberán remitirse a las autoridades administrativas competentes para que determinen si los hechos son o no constitutivos de infracción administrativa (Sentencia Audiencia Provincial de Barcelona, sección décima núm. 6540/2016).
Debiera limitarse, al igual que se hace en algunos países, el grado de alcoholemia del acompañante o acompañantes.

[252] *Más que "el grado" debiera indicar "comprobar si existe presencia de drogas o alcohol en el organismo" ya que tomar una cerveza o un vaso de vino no se puede calificar como "intoxicación alcohólica", porque de hacerlo, nuestro país estaría totalmente intoxicado. El término intoxicación alcohólica debiera reservarse para los casos más graves y utilizar "grado o nivel de alcoholemia" para los restantes.*

[253] *No se entiende que diga "grado de intoxicación… por drogas" ya que no existe ningún grado, sancionándose su simple presencia en el organismo, tal como está indicado en el artículo 14.1).*

p) ***La contratación de la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial[254] o total de los puntos*** que les hayan sido asignados, ***la elaboración del contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.*** Dicha contratación se realizará de acuerdo con lo establecido en la normativa de contratos del sector público[255].

q) ***La garantía de igualdad de oportunidades[256], no discriminación y accesibilidad universal[257] de las personas con discapacidad[258], especialmente en su calidad de conductores[259],*** en todos los ámbitos regulados en esta ley[260].

[254] La realización de cursos parciales es voluntaria.

[255] Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

[256] No se garantiza realmente la igualdad de oportunidades ya que las personas con bajo nivel de lectura y las personas sordas no tienen las mismas oportunidades que los demás aspirantes a conductores. Debido a la retirada de los exámenes teóricos de conducir destinados específicamente a estos colectivos, aunque se haya procurado mejorar la comprensión de los test, estos aspirantes se enfrentan a preguntas que tienen matices que estos dos colectivos muchas veces no distinguen.

Para tratar de paliar esta situación, el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico presentó el "Manual de conducción en lengua de signos española". Un proyecto realizado en colaboración con la Fundación CNSE para la supresión de las Barreras de Comunicación que trata de dar respuesta a la demanda del colectivo de personas sordas que de este modo podrá acceder al contenido del manual en su lengua natural: la lengua de signos española (aunque existen otras lenguas de signos en algunas comunidades autónomas).

El 28 de enero de 2014 la Federación Gallega de Autoescuelas se hace eco de la sentencia de un Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, en el que un conductor demandó a la DGT porque, al ser analfabeto, le denegaron su petición de realizar de forma oral el examen para recuperar de nuevo su permiso de conducir, por estimarse que debía hacerse por escrito. En el fallo, la juez estima el recurso presentado contra la resolución de la DGT anulándola por no resultar conforme a derecho.

En los fundamentos de derecho (cuarto) se indica que no se prevé que el examen se realice exclusivamente de manera escrita, admitiendo que esta prueba se puede realizar oralmente. Este conductor alegó que obtuvo su permiso de manera oral (en el año 1983) y resulta contradictorio que ahora no pudiese obtener la misma autorización de igual manera.

La DGT defendía que "La prueba debe realizarse por escrito y es la misma…, no siendo posible su realización de forma oral". "…puede ampliarse el tiempo previsto para realizar la prueba ..., las personas con problemas de comprensión lectora, pueden disponer de un tiempo adicional para realizar su prueba"

El mismo apartado cuarto de los fundamentos de derecho añade que "Nada tiene que ver un aumento en los tiempos de respuesta, tal y como manifiesta la Administración, porque no se trata aquí de una dificultad en la comprensión lectora sino de una imposibilidad de leer y escribir"

Lo cierto es que una persona analfabeta no puede obtener el permiso de conducción ya que muchos paneles y señales tienen letras y mensajes y no los podría comprender.

[257] La accesibilidad no debe entenderse únicamente como la eliminación de barreras arquitectónicas sino también como posibilidad de acceso a todos los lugares en condiciones semejantes al resto de conductores y peatones. Esta redacción parece que el Ministerio del Interior garantiza que todos los conductores con discapacidad pueden acceder al interior de cualquier vehículo.

Para cumplir las exigencias de este apartado es fundamental la existencia de una tarjeta de estacionamiento y de plazas de estacionamiento suficientes para este colectivo.

La disposición adicional cuarta de la Ley 19/2001 *de modificación de la LSTV disponía que los municipios en el ejercicio de las competencias que les atribuye el artículo 7 de esta norma y en virtud de lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 13/1982, de 7 de abril, durante el año siguiente a la entrada en vigor de esta Ley, deberían adoptar las medidas necesarias para la* ***concesión de la tarjeta de aparcamiento para personas discapacitadas con problemas graves de movilidad*** *y para la efectividad de los derechos que de la misma derivan, teniendo en cuenta la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad.*

También indicaba que los Municipios expedirían las tarjetas de aparcamiento especial para minusválidos según el modelo determinado reglamentariamente, y tendrían validez en todo el territorio nacional y que las tarjetas expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta disposición normativa podrían seguir usándose hasta su sustitución.

El texto de referencia inicial en la materia era la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 1998, sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad (98/376/CE), publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea (SERIE L) de 12 de junio de 1998.
Este texto recomienda que cuando se utilice esta tarjeta, ***debe colocarse en la parte delantera del vehículo****, en el salpicadero o adherida al parabrisas delantero por el interior, de forma que el anverso de la tarjeta sea claramente visible para su control.*
En la actualidad la norma que prevalece es el Real Decreto 1056/2014 (BOE núm. 309, de 23 de diciembre), por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Este Real Decreto crea unas condiciones básicas para garantizar la igualdad en toda España para la utilización de una tarjeta de estacionamiento de validez nacional.
Actualmente casi todas las Comunidades Autónomas están emitiendo una tarjeta acreditativa del grado de discapacidad para quienes tienen legalmente reconocidos impedimentos físicos, psíquicos o sensoriales de al menos el 33 %. Eso facilita a sus titulares las gestiones en el ayuntamiento para tramitar la tarjeta de estacionamiento que se otorga en el caso de los discapacitados físicos, aunque se exige un nivel mayor de discapacidad.
Incluso algunas comunidades autónomas están creando registros autonómicos de Tarjetas de Estacionamiento para personas con Movilidad Reducida, como sucede por ejemplo con la Orden 2/2017, de 1 de junio (Diari Oficial de la Generalitat Valenciana de 22.06.2017), de la Vicepresidencia y Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas.
También permite el Real Decreto 1056/2014 la obtención de la tarjeta a las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos que prestan servicios sociales de transporte colectivo a personas con discapacidad y a entidades de servicios sociales. Entre aquellos que pueden obtener la tarjeta se encuentran las personas que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos.
La falsificación de la tarjeta de discapacitado es un delito de falsedad en documento oficial cometido por particulares, penado en el art. 392 CP en relación con el artículo 390.1.2º del mismo código.
Es frecuente que se utilicen fotocopias o duplicados de tarjetas y si la policía local no está presente cerca del estacionamiento es difícil comprobar si la persona que estacionó tenía problemas de movilidad. Muchas veces son los vecinos los que informan a la policía de personas sospechosas de usar fraudulentamente estas tarjetas.
También hay personas que utilizan tarjetas a nombre de su cónyuge. En los casos de uso indebido normalmente además de ser denunciados los conductores, se les retiene la tarjeta.
[258] *El artículo 7 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, contempla una serie de ventajas para los titulares de una tarjeta de este tipo:*
1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y ***cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:***
a) Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.
b) Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.
c) Estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria tercera.
d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.
e) Parada en cualquier lugar de la vía, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico y de acuerdo con las instrucciones de los agentes de la autoridad.
f) Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida a residentes siempre que el destino se encuentre en el interior de esa zona.
2. La posesión de la tarjeta de estacionamiento en ningún caso supondrá autorización para estacionar en zonas peatonales, en pasos peatonales, en los lugares y supuestos en que esté prohibido parar, lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia, zonas acotadas por razones de seguridad pública y espacios que reduzcan carriles de circulación.
[259] *La redacción deja mucho que desear ya que debía decir "conductores o aspirantes a conductores" y no debería citar a los discapacitados de forma general ya que lo que se trata de proteger es a las personas con problemas de movilidad.*

Artículo 6. Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico[261].

1. El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico[262].

2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico[263], 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, ***actuará, en los términos que***

La Voz de Galicia en su edición del 04.04.2017 destaca que a un hombre con una pierna ortopédica le denegaron la renovación de la tarjeta de aparcamiento para discapacitados porque con un 58% de incapacidad no llegaba al 65% que le exigía el ayuntamiento para renovársela. Y es que una persona con una pierna ortopédica no es necesariamente una persona con importantes problemas de movilidad y tenemos el ejemplo del excorredor sudafricano Oscar Pistorius con amputación de las dos piernas.

[260] El plan Pive 8 que se prolongó hasta julio de 2016, previó dar una ayuda de 3000 euros a las personas con movilidad reducida que compraban un coche nuevo adaptado.

Por su parte la marca Ford en colaboración con la Fundación ONCE ha puesto en marcha un programa al servicio de la movilidad de personas con discapacidad, permitiendo que esas personas puedan probar un vehículo adaptado a sus necesidades antes de comprarlo.

[261] El Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolló la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (derogado), disponía

"i) La determinación de los requisitos de aptitud psicofísica para la obtención y renovación de las autorizaciones administrativas para conducir en colaboración con la autoridad sanitaria y de acuerdo al avance científico y técnico, así como los criterios relativos a la interferencia en la conducción de las drogas, estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes."

En el Real Decreto 873/2014, de 10 de octubre, por el que se modificó el Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, mantuvo la misma redacción.

El vigente Real Decreto 770/2017, de 28 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establece:

"ñ) La determinación de requisitos de aptitud psicofísica para la obtención y renovación de las autorizaciones administrativas para conducir en colaboración con la autoridad sanitaria y de acuerdo con el avance científico y técnico."

Desconocemos porque se priva en este Real Decreto a la Dirección General de Tráfico, de establecer los criterios relativos a la interferencia en la conducción de las drogas.

*[262] Al frente del organismo autónomo **Jefatura Central de Tráfico** está el/la Director/a General de Tráfico. La creación de la Dirección General de Tráfico se produjo mediante el Decreto 246/1968, de 15 de febrero (BOE núm. 42, de 17 de febrero), que reorganizó el Ministerio de la Gobernación. En su art. 1º dispone que dentro del Ministerio existirá la **Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico** y en su art. 9º indica: "El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico tendrá, bajo el mando superior del **Director General de Tráfico,** la siguiente estructura orgánica..." Vemos como del 1º al 9º artículo se modifica el nombre, simplificándolo.*

Metafóricamente hablando la Dirección General de Tráfico vendría a ser el letrero que vemos desde la calle en el exterior de un edificio, pero al entrar en él comprobamos que está ocupado en su totalidad por oficinas de la Jefatura Central de Tráfico, a la que pertenecen todos sus empleados. En sus relaciones con el exterior se acordó que se presentase siempre también como Dirección General de Tráfico. Sin embargo, administrativamente sigue siendo la Jefatura Central de Tráfico y así se habla, por ejemplo, de presupuestos o de tasas de la Jefatura Central de Tráfico.

Desde un punto de vista más técnico, la DGT es una de las Direcciones Generales del Ministerio del Interior, aunque carece de estructura organizativa propia utilizando la del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

[263] Las Instrucciones de la DGT son obligatorias tanto para el personal que dependa del Organismo (incluso para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) como para las policías locales. Esa obligación actualmente está contenida en un escrito del Subdirector General de Normativa y Recursos de 05.06.2008, comentando el alcance de la Instrucción de la DGT 08/V-74, y esta exigencia debiera quedar recogida en el TRLTSV.

reglamentariamente se determine, la Guardia Civil[264], especialmente su Agrupación de Tráfico[265], que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico[266].

Artículo 7. Competencias[267] de los municipios[268].

Corresponde a los municipios.[269]

[264] *Vemos como los guardias civiles, aun no siendo de la Agrupación de Tráfico pueden denunciar infracciones a las normas de Seguridad Vial. Sin embargo, para que sus denuncias no sean consideradas voluntarias deben incluir en su orden de servicio la obligación de encargarse de la vigilancia del tráfico.*

[265] *En la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, se le encomienda a la Guardia Civil, la misión de vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas.*

Como consecuencia se dicta la Orden General núm. 32 de 26 de agosto de 1959, por la que se crea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con la misión de ir progresivamente relevando por todo el territorio nacional a la entonces denominada Policía Armada y de Tráfico, quienes iban realizando estas tareas de vigilancia del tráfico encomendadas por la ley de 8 de marzo de 1941.

La Agrupación de tráfico no sólo denuncia infracciones de la normativa de tráfico sino también de la normativa de transportes e incluso de la normativa tributaria como sucede cuando denuncia por infracción al art. 55.1 de la Ley 38/92, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, en relación con el art. 54.2 de la misma y el art. 106.2 del RD 1165/95, de 7 de julio, del Reglamento de Impuestos Especiales (utilizar gasóleo bonificado para uso no permitido).

[266] *Orden de 16 de abril de 1980 (Ministerio del Interior), por la que se regulan las relaciones de la DGT con la ATGC (BOE núm. 13, de 10 de mayo) e Instrucción 12/TV-71, de 27 de abril de 2012, sobre "Procedimientos de coordinación y de relación de la ATGC con la DGT".*

La Orden PRE/422/2013, de 15 de marzo, por la que se desarrolla la estructura orgánica de los Servicios Centrales de la Dirección General de la Guardia Civil, dispone en su artículo 12: "A la Jefatura de la Agrupación de Tráfico, al mando de un Oficial General de la Guardia Civil en situación de servicio activo, le corresponde, como unidad especializada en materia de tráfico, seguridad vial y transporte, organizar, dirigir y gestionar todo lo relativo al ejercicio de las funciones encomendadas a la Guardia Civil en esa materia por la normativa vigente".

[267] *Hay que recurrir a otros artículos del TRLTSV para ver que sanciones quedan excluidas expresamente de la competencia sancionadora municipal:*

a) las infracciones en materia de autorizaciones administrativas, incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio (art. 84.4 párrafo segundo).

b) La competencia para sancionar las infracciones en materia de publicidad (art. 52).

La falta de competencia sancionadora no impide que la policía local pueda denunciar, por ejemplo, infracciones a la ITV trasladando la denuncia a la JPT.

*El Fiscal Delegado de Seguridad Vial de Badajoz, en escrito de fecha 17.05.2018 estableció, tras consultar Fiscal Coordinador de Sala de Seguridad Vial del Tribunal Supremo, al Presidente de la A.P. de Badajoz y al Fiscal Jefe Provincial, "que la competencia para elaborar un atestado **por el delito** del artículo 379.2 del C.P. en el ámbito municipal, tengan o no etilómetro, es de la Policía Local, aunque sea la Guardia Civil quien detecte la comisión del ilícito. Sin perjuicio de que si no elaboran el atestado puede realizarlo el mismo la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil atendido, el imperativo legal de que todas las fuerzas de seguridad deben perseguir los delitos de los que tengan constancia y no se puede omitir la persecución de los mismo."*

Vemos como en este caso no sería de aplicación el TRLTSV sino el Código Penal y faltaría clarificar como debía actuar la Guardia Civil si la Policía Local careciese de etilómetro frente a una infracción administrativa en materia de consumo de alchol al volante.

[268] *La DGT ha realizado numerosos convenios con ayuntamientos para facilitar trámites administrativos relacionados con el tráfico facilitando el acceso a alguno de sus registros. El listado de estos convenios se encuentra en: http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio.*

[269] *Lo dispuesto en el TRLTSV se complementa con lo que figura en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (BOE núm. 80, de 03 de abril). Su artículo 25.2 señala: "El Municipio ejercerá, en todo caso, como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las*

a) ***La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina***[270]***, por medio de agentes propios***[271]***, del tráfico en las vías urbanas***[272] ***de su titularidad***[273]***, así como la denuncia de las infracciones***[274] que se cometan en dichas vías[275] y ***la***

Comunidades Autónomas, las siguientes materias: b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas. f) Protección del medio ambiente.

[270] *Aunque la Ley de Tráfico no indica si las ordenanzas municipales pueden o no añadir nuevas sanciones a las existentes en la Ley o en sus reglamentos de desarrollo, hay que recordar que el artículo 25 de la Constitución indica que sólo cabe sancionar acciones u omisiones que hayan sido previstas en la ley.*

[271] *Tendría que poner: "cuando cuente con agentes propios o éstos sean suficientes". En principio, la decisión de crearlo corresponde a los Ayuntamientos que, por razones organizativas y funcionales, así lo estimen conveniente. Las leyes de coordinación de policías locales de algunas autonomías hablan de la posibilidad de crear cuerpos de policía local en municipios de menos de 5.000 habitantes (Comunidad Valenciana) o que pueden hacerlo cuando cuenten con más de 10.000 (Cataluña).*

En todo caso, la Policía Local es un servicio municipal, de ninguna otra entidad local. Las Diputaciones Provinciales no tienen cuerpo de policía, y, a priori, la Entidades Locales de base asociativa tampoco. A mayor abundamiento, ante la posibilidad de si una Entidad Local Autónoma tiene competencia para crear un cuerpo propio de Policía Local, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 11 de febrero de 1993 denegó esta posibilidad.

La función prevista en este apartado, en los Municipios donde no exista Policía Local, será ejercida 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 -de acuerdo con el artículo 51.2 de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Este personal debe ser funcionario y ello enlaza directamente con el artículo 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local, de 2 de abril de 1985 que reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcionarial las funciones públicas que impliquen ejercicio de autoridad.

*Por otra parte, el art. 84.4 del TRLTSV señala que "**Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas** que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, **asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por <u>insuficiencia de los servicios municipales</u>, no pueda ser ejercida por éstos".***

En resumen, la competencia tanto para instruir los expedientes sancionadores como para sancionar en materia de tráfico por infracciones cometidas en vías urbanas, le corresponde a los Municipios, siendo el órgano competente del Ayuntamiento el que deberá instruir el expediente sancionador y siendo el Alcalde el competente para sancionar, salvo que por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por los Alcaldes la facultad sancionadora, en cuyo caso asumirían las competencias los Jefes Provinciales de Tráfico o los órganos competentes de las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

[272] *Las vías para ser calificadas de urbanas, según las definiciones contenidas en el núm. 73 del Anexo I de la ley, tienen que ser públicas, estar dentro de poblado y no ser travesías.*

[273] *El haber añadido "de su titularidad" junto con la definición de vía urbana, contenida en el Anexo I, supone una clara limitación a la actuación municipal en las vías privadas utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, por ejemplo, de un centro comercial.*

[274] *Cuando se comete una infracción en una vía de titularidad municipal y el infractor no se detiene pese a ser requerido para ello y continua hacia una vía interurbana, el TRLTSV debiera aclarar que la policía local puede perseguir al infractor y que si el vehículo consigue ser detenido, el conductor puede ser sometido a los controles de alcoholemia y drogas por parte de esta policía sin necesidad de solicitar la presencia de otros agentes con competencias en vías interurbanas.*

[275] *A veces ocurre que la Guardia Civil (o los Mossos o la Ertzaintza) denuncia por error en vías que no son de su competencia y el ciudadano abona la multa impuesta y posteriormente recibe otra notificación de la policía local exigiendo el pago de esa sanción y al no haber convenio de compensación de pagos entre las Jefaturas de Tráfico y los ayuntamientos (o diputaciones), el ciudadano se ve obligado a pagar de nuevo y solicitar en la Jefatura de Tráfico que le devuelvan lo que abonó y en ese caso es factible que pueda pedir a la JPT una compensación por el mal funcionamiento de la administración.*

sanción de las mismas cuando no esté[276] expresamente atribuida a otra Administración[277].

b) ***La regulación mediante ordenanza municipal de circulación[278], de los usos de las vías urbanas[279],*** haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos[280] entre todos los usuarios[281] con la necesaria fluidez del tráfico

[276] *Como son varias cosas debiera ir en plural: "no estén expresamente atribuidas".*

[277] *Al no ser públicas (ver definición de vía urbana en el Anexo I) la policía local no podría denunciar las infracciones que se pudiesen cometer en las vías privadas de un centro comercial. Sin embargo, el 04 de abril de 2017, el Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT hace la siguiente interpretación en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés.*
"La competencia municipal entendida territorialmente en materia sancionadora no debe circunscribirse dentro de poblado a un concepto meramente restrictivo, el cuál haría referencia a que sólo serían sancionados aquellos hechos punibles que se den en vías urbanas, entendida ésta, como toda vía pública situada dentro de poblado, excepto travesía…
Por lo tanto, es criterio de esta Unidad, que aquellas denuncias formuladas por agentes de la policía local en relación con las infracciones cometidas en los aparcamientos de uso público, dentro de poblado, son perfectamente encuadrables dentro del artículo 2 de la Ley de Seguridad Vial y su tratamiento, y en su caso, imposición de las sanciones corresponde al Ayuntamiento donde se realice el hecho punible, de acuerdo con el artículo 7, apartado a) de la Ley de Seguridad Vial."
También se están produciendo polémicas innecesarias sobre si la Policía Portuaria puede denunciar infracciones de tráfico dentro de su zona de actuación. El TRLTSV sólo permite la denuncia voluntaria de las infracciones por parte de esta policía que debe ceñir su actividad a la salvaguarda del cumplimiento de la Ley de Puertos y de su propio Reglamento interno.
En setiembre de 2008 se firmó un convenio con el Puerto de Algeciras, con la presencia del Ministro del Interior para permitir el ejercicio del control del tráfico rodado dentro del puerto, por parte de la policía portuaria, utilizando boletines de denuncia de la JPT de Cádiz. La Asociación de Jefes y Directivos de las Policías Locales de Andalucía (Ajdepla) calificó de "ilegal" el convenio señalando que "la Autoridad Portuaria pretende, mediante un simple convenio, revestirlos (a los policías portuarios) de potestades sancionadoras genéricas, similares a las que la Policía Local o la Guardia Civil sí poseen por Ley".

[278] *Esto motiva que, en ausencia de normativa clara tanto en el TRLTSV como en el RGC, los ayuntamientos publiquen ordenanzas que afectan a algunos usuarios de forma muy distinta dependiendo de la localidad. Así ocurre con las autocaravanas que no tienen convenientemente regulados el estacionamiento y la pernocta. Una simple instrucción (la 08/V-74) especifica que pueden estacionar en las mismas condiciones que los demás vehículos, pero pocas administraciones autonómicas y locales la tienen en cuenta.*

[279] *Concede amplia autonomía a los ayuntamientos para ordenar y regular el tráfico en el casco urbano. Debería ser obligatoria una ordenanza tipo para todos los municipios con flexibilidad en ciertos casos. Cuando la norma variase de la ordenanza tipo deberían colocarse señales informativas alertando a los conductores de las diferencias que se aplican en esa localidad.*

[280] *Aunque la Ley huye del término "aparcar" como sinónimo o sustituto de "estacionar", sin embargo, emplea con naturalidad, el término "aparcamiento" dos veces en este apartado y la palabra "aparcados" en el siguiente.*
Sería interesante que concretase que una empresa privada o un discapacitado puede solicitar una reserva de aparcamiento permanente o por cierto tiempo por motivos de trabajo o desplazamiento. El ayuntamiento de San Cristobal de La Laguna facilita un impreso para solicitar este tipo de reserva, aunque lamentablemente, no indica en que norma se basa para autorizar esa solicitud.

[281] *El sistema no está funcionado adecuadamente ya que son innumerables los conductores que ponen dos veces consecutivas un ticket para poder estar más tiempo y de esa forma evitar ser multados. Por eso no se puede decir que "se garantiza la rotación" de los "aparcamientos". Se están generalizando nuevos parquímetros en los que se escribe el número de la matrícula en una pantalla. El controlador conecta su PDA al parquímetro y comprueba si los conductores han abonado el estacionamiento. En muchos lugares todavía, al no ser notificados convenientemente se puede dar el caso, tal como señala "pyramid consulting" en su sitio web, de que una persona multada solicite a otra que abandona el estacionamiento que le entregue su ticket para aportarlo al hacer el recurso contra la multa impuesta, comunicando en el escrito de alegaciones que el suyo apareció en el suelo dentro del vehículo, seguramente porque alguien lo movió, o que estando en el salpicadero no lo vio el controlador.*

rodado y con el uso peatonal de las calles, así como ***el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado***[282]**,** con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos[283], prestando ***especial atención a las necesidades de las***[284] ***personas con discapacidad***[285] que tienen reducida su movilidad[286] y que utilizan vehículos[287], todo ello con el fin de favorecer su integración social[288].

[282] *La Ordenanza de Movilidad de Madrid es muy exigente en la rotación de estacionamientos. Así su artículo 61 establece que se prohíbe el estacionamiento en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles y que en todo caso, el propietario del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computaran los días hábiles (placas móviles por mudanzas, procesiones, etc.).*

[283] *El incumplimiento de la Ordenanza Municipal que limita el tiempo de estacionamiento originará un procedimiento sancionador que se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias del hecho o mediante denuncia formulada por la policía local. Asimismo, se podrá incoar un procedimiento por la autoridad competente como consecuencia de denuncia formulada por cualquier persona que tenga conocimiento de este hecho, según dispone el art 3 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de tráfico. Los agentes de la ORA no son agentes de la autoridad y por lo tanto no dan "fe" de lo sucedido. Por ello una vez observada la infracción deben avisar a un agente de la policía local para que proceda a denunciar la infracción de estacionamiento.*

[284] *En lugar de decir "las personas" debiera decir "aquellas personas" ya que no todos los discapacitados tienen problemas de movilidad.*

[285] *El Real Decreto 1056/2014 por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, indica que podrán obtener la tarjeta de estacionamiento aquellas personas físicas que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, y en cualquier caso tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento. Se considerará que presentan una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y a los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad. Pero además este Real Decreto establece que deben tener movilidad reducida, conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999 de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía (este anexo no es adecuado ya que se ocupa de los discapacitados que necesitan ser asistidos por otra persona y no siempre es así) o que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.*

El anexo 3 del Real Decreto 1971/1999, más relacionado con este tema, se ocupa de los discapacitados que están imposibilitados para utilizar el transporte público y dispone que son los usuarios de sillas de ruedas, personas que dependan de dos bastones para deambular, presentar conductas agresivas o molestas de difícil control que dificulten la utilización de medios normalizados de transporte o bien tengan otras dificultades para deambular, subir escalones o sostenerse en pie y sumar al menos 7 puntos de un baremo establecido en el Real Decreto.

El Real Decreto 1056/2014 también señala que podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad al que se refiere la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia, así como los servicios sociales a los que se refiere el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

Igualmente podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas que así lo tengan expresamente reconocido en la normativa autonómica o local.

Las Comunidades Autónomas están creando registros autonómicos de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida. En dicho Registro, que tiene carácter supramunicipal, normalmente, deberán inscribirse obligatoriamente todas las tarjetas concedidas, renovadas, así como suspendidas, caducadas y retiradas por los ayuntamientos de la Comunidad Autónoma. Los Ayuntamientos también, en general, no pueden conceder y expedir dicha tarjeta, sin consultar previamente con dicho Registro

c) ***La inmovilización***[289] ***de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida*** hasta que se logre la identificación de su conductor[290].

Autonómico, que será el órgano encargado de facilitar el número de la Tarjeta de estacionamiento conforme a la tipología que corresponda, para su control. Véase, por ejemplo, la ORDEN 2/2017, de 1 de junio, de la Vicepresidencia y Conserjería de Igualdad y Políticas Inclusivas, por la que se crea y regula el Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida de la Comunidad Valenciana (Diari Oficial de la Generatitat Valenciana núm. 8068 de 22.06.2017).

[286] *Algunas medidas tomadas por los ayuntamientos han sido, además de hacer peatonales algunas calles, rebajar aceras y construir puentes peatonales con amplias rampas aptas para sillas de ruedas.*

[287] *Vemos como la Ley, a diferencia del RGV, no obliga a que el discapacitado sea conductor, basta con que sea usuario, para beneficiarse de los estacionamientos para personas con discapacidad. Para indicar que es un vehículo de una persona discapacitada no basta con la señal V-15, contemplada en el Reglamento General de Vehículos (Anexo IX del RD. 2822/1998) donde dice:*

"1. Indica que ***el conductor del vehículo*** *es un minusválido que se desplaza con dificultad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.*

2. Esta señal consistirá en dos placas colocadas respectivamente, una en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo".

Es imprescindible que el vehículo cuente con la tarjeta de estacionamiento especial expedida por el Ayuntamiento.

El TRLTSV parece permitir que el vehículo pueda ser conducido por una persona que no sea discapacitada siempre que vaya a ser utilizado por un discapacitado. Por ello podría ser posible que una persona estacionase un vehículo con la señal V-15 y la autorización municipal para ir a un domicilio y ayudar a bajar a un discapacitado que va a utilizar el vehículo. Lo que sería poco correcto es que, por ejemplo, fuese a un bar a consumir un café mientras espera que alguien baje al discapacitado.

[288] *Hace años se utilizaban los términos "inválidos" "lisiados", "impedidos" (todavía utilizado en el art. 17 RGC), "tullidos" o "paralíticos" o incluso "inútiles". En épocas más recientes fueron sustituidas por "minusválidos", "discapacitados", "discapacitados motrices" o como figura en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por "personas con capacidad reducida". En los test oficiales de la DGT todavía encontramos el término "disminuido físico".*

*Estos conceptos todavía los podemos ver en la Convención sobre Circulación Vial de Viena de 1968, en su versión consolidada de 2006 donde señala en su Anexo V, 60.b): "****Los coches de inválidos****, es decir, los pequeños automóviles especialmente proyectados y construidos -y no solamente adaptados- para el uso de personas que padezcan* ***algún defecto o incapacidad físicos*** *y que sólo sean utilizados normalmente por esas personas".*

La tendencia actual es utilizar los términos "personas con discapacidad" (denominación utilizada por la ONU en la "Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con discapacidad", aprobada en 2006), "personas con movilidad reducida" o "personas con diversidad funcional" (propuesto por el Foro de Vida Independiente) o como sugirió el pedagogo Carlos Egea "mujeres y hombres con funcionalidad diversa".

El Reglamento General de Circulación el art. 173, al hablar de la Señal V-15 en los vehículos indica que un conductor "minusválido" es "una persona con discapacidades".

[289] *El término "inmovilización" no está definido en la Ley y por ello tenemos que suponer que se refiere al clásico cepo, a la barra antirrobo, a un dispositivo semejante o a un precinto. No existe previsión legal o reglamentaria que indique que dispositivos o mecanismos se pueden utilizar para llevar a cabo la inmovilización. El artículo 25 RGC señala que la "inmovilización" se llevará a cabo mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación. No basta pues con retirar la llave de contacto, sino que el agente debe asegurarse de que el vehículo no pueda circular. La inmovilización nunca debe obstaculizar la circulación por lo que hay que elegir un lugar adecuado.*

[290] *Debía señalar un tiempo máximo para esta inmovilización hasta su retirada al depósito ya que pueden pasar mucho tiempo antes de lograr la identificación del conductor. La Guardia Civil suele hacer la inmovilización en el domicilio del titular.*

La retirada de los vehículos[291] ***de las vías urbanas***[292] ***y su posterior depósito***[293] cuando ***obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados***[294] ***en las zonas de estacionamiento restringido***[295]***,*** en las condiciones previstas[296] para la inmovilización en este mismo artículo. ***Las bicicletas***[297] ***sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito*** si están abandonadas[298] o si, estando amarradas[299], dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

[291] *El servicio de grúa municipal no tiene competencias para entrar en una plaza de garaje privada de una comunidad de propietarios para retirar un vehículo, aunque esté mal estacionado. Una solución podría ser que la propia comunidad, tras su aprobación en junta (incluyendo que le corresponderían al titular de la plaza de garaje hacer frente a los gastos de sacarlo a la vía pública), pudiera recabar los servicios de una empresa privada para que procediera a retirar el vehículo.*

[292] *Al no incluir la frase "de su titularidad" significa que la grúa municipal podría acudir a un centro comercial a requerimiento de éste o de un particular afectado, para retirar un vehículo que obstaculice la circulación dentro de las vías privadas del mismo.*

[293] *La inmovilización en sí misma no tiene tasa. Lo que si tiene gastos es el traslado y depósito del vehículo y los ayuntamientos recogen esta posibilidad en sus Ordenanzas de Tráfico con un texto semejante al siguiente: "Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo, serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlo sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida".*

[294] *Aquí parece haberse despistado, de nuevo, el legislador ya que "aparcar" y "aparcamiento" son términos que se evitan en la ley y en sus reglamentos de desarrollo.*
El legislador exige para que se produzca la retirada que el vehículo se encuentre en una zona de estacionamiento restringido, es decir, si una persona lo estaciona en un carril de sentido contrario puede ser sancionado por haber cruzada la vía estando prohibido hacerlo, pero si no molesta a la circulación no se debe utilizar la grúa para proceder a su depósito y además respecto a la sanción, en este caso, habría la duda de si lo dejó allí, por ejemplo, una grúa.

[295] *Ver apartado siguiente y artículo 85 g) de esta ley, y el artículo 93 del RGC. Se modificó este apartado con la Ley 5/1997, de 24 de marzo, permitiendo la retirada de los vehículos en infracción leve, ya que los conductores no respetaban las zonas de estacionamiento restringido, al no dar fe las denuncias formuladas por los vigilantes de la O.R.A., ya que éstos no tienen la condición de Agentes de la Autoridad. El artículo 105 g) de la ley señala: "Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal".*

[296] *Aquí el legislador utiliza una frase hecha: "en las condiciones previstas para la inmovilización del mismo" para redondear un apartado sin fijarse en su significado. Se puede entender que esas condiciones se puedan aplicar al estacionamiento en una plaza reservada para discapacitados o en las zonas con limitación horaria o para residentes, porque de alguna forma hay que acreditar la posesión de un título que habilite para ello, pero no es de aplicación, por ejemplo, para las zonas de carga y descarga ya que ahí no se requiere ningún título.*

[297] *Debiera decir: "Las bicicletas y otros ciclos" o simplemente "ciclos" ya que un triciclo no podría ser retirado. Las bicicletas no son inmovilizadas sino, en los casos que procede, retiradas y llevadas al depósito. Es lógico, ya que pueden ser movidas con facilidad y desplazadas a donde no molesten a otros usuarios.*

[298] *Es necesario que el Reglamento General de Circulación aclare lo que se entiende por "abandonada".*
El TRLTSV sólo se ocupa de vehículos abandonados en el art. 106, aunque sin calificarlos con ese nombre. Con respecto al tratamiento residual, ese mismo artículo de la Ley exige que lleve estacionado más de un mes en el mismo lugar y que presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula, y ese no sería muchas veces el caso, entre otros motivos porque carece de matrícula.

[299] *Eso implica que los agentes de la autoridad pueden utilizar una cizalla para cortar las cadenas que sujetan una bicicleta al mobiliario urbano, pero hubiese sido más correcto que esta autorización estuviese expresamente contemplada en la Ley. Lo que no parece adecuado es que si no molesta pueda permanecer amarrada a una farola durante meses.*

Igualmente, ***la retirada***[300] ***de vehículos <u>en las vías interurbanas</u>*** y el posterior depósito de éstos, *en los términos que reglamentariamente se determine*[301].

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano[302]***, exceptuadas las travesías***[303]***.***

e) La realización de las ***pruebas a que alude el artículo 5.o)***[304] ***en las vías urbanas,*** *en los términos que reglamentariamente*[305] *se determine.*

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas[306] ***por motivos medioambientales***[307] [308]***.***

[300] *Véase el art. 85 de esta Ley (retirada y depósito del vehículo).*

[301] *El Anexo I del RGV, declara vigente la Orden del Ministerio de Gobernación de 14 de febrero de 1974 (BOE núm. 48, del 25 de febrero), sobre retirada y depósito de los automóviles abandonados. La Orden dispone en su artículo 2) que "En todos los municipios deberá existir al menos un lugar dispuesto para el depósito de vehículos previsto en el Código de la Circulación, sin perjuicio de que los Jefes Provinciales de Tráfico y los Alcaldes puedan ejercitar la facultades que les confiere el apartado II del artículo 292 del citado Texto Reglamentario" mientras que el artículo 3) establece que "Siempre que los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico encuentren en la vía pública o en sus inmediaciones un vehículo, o restos de un vehículo, abandonado, lo comunicarán con expresión de las circunstancias que concurran, a la Jefatura de Tráfico de la Provincia, si se trata de vías interurbanas.*

Los indicados agentes comunicarán los hechos a que se refiere el párrafo anterior, que ocurran en vías urbanas o interurbanas, al Alcalde del término municipal en el cual el vehículo abandonado o los restos hubieren sido hallados. El Alcalde ordenará la retirada del vehículo o restos mencionados, disponiendo su depósito en el lugar a que hace referencia el artículo 2º de esta Orden.

La Jefatura de Tráfico también podrá ordenar, a cuenta del municipio, la retirada y depósito de los vehículos o de sus restos hallados en las vías públicas interurbanas cuando los Alcaldes de los respectivos municipios no hubieren llevado a cabo lo dispuesto en el párrafo anterior dentro de un plazo de quince días, contados desde la fecha en que los agentes hubieren comunicado el hecho".

Además de la legislación de tráfico podemos ver como el art. 3 b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, sobre residuos y suelos contaminados, establece que los vehículos abandonados tendrán la consideración de residuos domésticos, que el propio precepto define como "residuos generados en los hogares como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran también residuos domésticos los similares a los anteriores generados en servicios e industrias".

Norma que establece la posibilidad, como medida de carácter provisional, del precintado de vehículos (art. 53.1.b de esa misma ley).

[302] *Debiera haber aclarado si las "vías existentes en el casco urbano" y las "vías urbanas" de una localidad son sinónimos.*

[303] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras, que entró en vigor el día 01.10.2015 (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) en su artículo 47.1) establece: "1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado" mientras que en el artículo 46.1), define a la travesía como: "A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes".*

[304] *Pruebas de detección de drogas y alcohol. Véase el Título I, Capítulo IV del Reglamento General de Circulación (normas sobre bebidas alcohólicas).*

[305] *Véase el Título I, Capítulo IV del Reglamento General de Circulación (normas sobre bebidas alcohólicas).*

[306] *Pueden ser, entre otras, por motivos de emisiones, permitiendo sólo la circulación cuando la matrícula sea par o impar, o impidiendo la entrada de ciertos vehículos en determinadas zonas de la ciudad, aunque en este caso puede ocurrir que una familia tenga dos vehículos con matrícula par y en determinados días no pueda utilizar ninguno mientras que otra familia que viva al lado y que tenga también dos vehículos, uno con*

CAPÍTULO II

Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible[309]

Artículo 8. Composición y funciones.

1. ***El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible***[310] es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible[311] y para promover la concertación de las distintas

---

matrícula par y otro con impar, pueda utilizar uno de ellos todos los días. Es decir, las familias con dos automóviles tratarían de tener uno con matrícula par y otro con matrícula impar.

[307] El art. 7.3 del Reglamento General de Circulación señala que está prohibido que los vehículos emitan perturbaciones electromagnéticas, niveles de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como que emitan gases o humos en valores superiores a los límites establecidos.

[308] Se están haciendo populares en Europa las denominadas "LEZ" (low emission zone - zonas de baja emisión de contaminantes) en las que existen restricciones de acceso a vehículos cuyas emisiones superan los umbrales permitidos. En España este término se ha traducido como "ZUAP" (zonas urbanas de atmósfera protegida) en el Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire. Aunque en Europa hay más de 200 ciudades con zonas de bajas emisiones, en España ninguna ciudad parece haber aprobado una ordenanza de tráfico que contemple la creación de estas zonas. El Reglamento (CE) núm. 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) introduce exigencias comunes relativas a las emisiones de los vehículos de motor y de sus recambios específicos. Asimismo, establece medidas que permiten mejorar el acceso a la información sobre la reparación de los vehículos y promover la producción rápida de vehículos que cumplan sus disposiciones.

[309] Este Consejo ya fue creado en la Base Tercera de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con el nombre de "Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial".

Aunque parece que para respetar la Ley de Bases no se hubiera debido cambiar el nombre, ya que aquella exige en su artículo único que el texto articulado (y su sucesor el texto refundido) se elabore con sujeción a los principios y criterios contenidos en las Bases, el Gobierno entendió que el cambio de nombre no afectaba ni a los principios ni a los criterios.

Con esta nueva denominación se quiere potenciar la movilidad en nuestras vías. Con la nueva redacción de este artículo también se quiere potenciar su función de órgano consultivo, y cauce fundamental para la participación de todos aquellos sectores o entidades, que cada vez tienen mayor protagonismo en el tráfico y la seguridad vial, y cuya presencia en el Consejo contribuye a mejorar la normativa en estos campos.

[310] Sería interesante que en las definiciones del Anexo I se aclarase lo que es "movilidad sostenible". Aunque este Consejo ha cambiado varias veces de nombre, sigue regulado por el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo. Este Reglamento está pendiente de adaptarse al TRLTSV.

La movilidad sostenible implica que todos los usuarios de las vías puedan convivir al mismo tiempo, que se sustituyan turismos en las calles por una mejora en el transporte público, que se aumenten las vías peatonales, los carriles para ciclistas y que se promociones otros medios de transporte no contaminantes.

No es un tema baladí, así se viene observando un gran incremento en el uso de motocicletas con un parque de 3.200.000 unidades y que se incrementa no sólo por su facilidad para moverse y estacionar y su menor consumo sino por la demanda que está suponiendo el incremento del reparto de mercancías originado por el comercio electrónico que está aumentando un 20% anual.

No es un tema que sólo preocupe a los ciudadanos y a los políticos sino también a los fabricantes de vehículos que ven como las vías se están saturando y se podrían producir colapsos frecuentes que acabarían desalentando a los posibles compradores de nuevos vehículos. Una solución es que los vehículos puedan "hablar entre ellos" y se conecten a centros de control e informen al conductor cual es el camino más apropiado para llegar a su destiho.

[311] Están implantándose iniciativas muy loables como son los planos "metrominuto". El metrominuto es un plano con la estética de los planos del metro, orientado a los peatones, que mide distancias entre varios puntos y los tiempos medios que se tarda en desplazarse a pie por ellos. Pero también es un elemento que promociona el hábito de caminar. Nació en Pontevedra, una ciudad multipremiada por la peatonalización del

Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor[312].

2. ***La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior*** y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, ***el sector social de la discapacidad,***[313] las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible[314].

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.

4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión[315] del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo[316] para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.

   Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible[317].

5. ***El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible*** ejerce las siguientes funciones:

---

casco histórico. En España se ha promocionado a través de la plataforma Red de Ciudades que Caminan (www.ciudadesquecaminan.org) y la idea se ha copiado y extendido a otros lugares de España, Europa y el mundo.

[312] Debía indicar "circulación de todo tipo de vehículos" ya que también incluye los vehículos sin motor.

[313] No sabemos porque no se simplifica "el sector social de la discapacidad", sustituyendo este término por "asociaciones de discapacitados".

[314] Se trata de que no quede sin representación en el Consejo ningún sector importante relacionado con la seguridad vial.

[315] En este caso la denominación sería: "Comisión Autonómica de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible".

[316] De la lectura del último párrafo parece deducirse que en las Comunidades Autónoma también existe esta Comisión del Consejo, pero no es así, tal como se puede leer en el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo.

[317] La Comisión de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma del País Vasco se creó por Decreto 22/1993, de 9 de febrero (BOPV núm. 73, de 21.04.1993). Posteriormente, se aprobó la Ley 15/2012, de 28 de junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi (BOPV núm. 132, de 06.07.2012), cuyo Capítulo I del Título V regula por primera vez esta Comisión en una norma con rango de ley. El Decreto 35/2014, de 11 de marzo, reguló la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi (BOPV núm. 51, de 14.03.2014).

La Ley 14/1997 creó la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Viaria, (DOGC núm. 2548 de 31 12 de 1997).

Debería aclarar si la creación de estos Consejos implica que ya no participan en el Consejo Superior de Tráfico. El legislador no ha imitado el nombre nuevo del Consejo y no ha incluido "movilidad sostenible" en los Consejos que pueden crear las C.C.A.A. con las competencias de tráfico transferidas.

a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta[318] en materia de tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible[319] para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.

b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.

c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.

d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales[320] que afecten al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.

e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.

g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente[321]. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

CAPÍTULO III

Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Artículo 9. Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

1. Se crea la ***Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor[322].*** La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de

[318] Debía indicar cuales son los destinatarios de esas propuestas.

[319] En los Países Bajos o en Dinamarca se fomenta mucho el uso de la bicicleta. Así en los Países Bajos nos encontramos con una pista ciclista construída sobre un dique, el Afsluitdijk, de 32,5 km de larga y también con la posibilidad de recorrer los parques nacionales siempre que se vaya en bicicleta por las pistas señalizadas. El Consejo de Turismo Británico promociona los hoteles que están preparados para acoger bicicletas y la Liga de los Ciclistas Americanos también apoya a las comunidades que acogen con gusto a los ciclistas difundiendo donde están y las facilidades que ofrecen.

[320] Se refiere a "leyes y reglamentos".

[321] Está regulado por el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo.

[322] Si se cumplen las exigencias contenidas en este artículo, en la Conferencia Sectorial sólo participarán, la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas del País Vasco, Cataluña y Navarra. De nuevo, debiera incluir los vehículos sin motor.

lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.

2. La conferencia sectorial[323] aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

TÍTULO II

Normas de comportamiento en la circulación

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

1. El usuario de la vía[324] está obligado a comportarse de forma que ***no entorpezca indebidamente la circulación***[325]***, ni cause peligro***[326]***, perjuicios o molestias***[327] innecesarias a las personas o daños a los bienes.

[323] *Según la Secretaria de Estado de las Administraciones Públicas se reunió el 02.12.2014.*

[324] *Dado que, por ejemplo, un niño o un perro suelto son usuarios de la vía tal como aclara el art. 1. 2a) y 2b) del RGC, debiera indicar: "los usuarios de la vía, incluidos aquellos que deben circular bajo la custodia y responsabilidad de otros, cuando estén acompañados".*
La ley de tráfico británico permite sancionar, en algunos casos, a los conductores que llevan por la vía un perro sin correa excepto aquellos perros que puedan guiar ovejas y otro tipo de ganado o que estén participando en competiciones deportivas.

[325] *Se aplica este apartado cuando una persona se niega a abonar el peaje ya que se considera que no obedece la señal de prohibición de pasar sin detenerse (R-200) y comete una infracción leve. Se aplica la misma sanción si circula por un carril señalizado para sistema de peaje dinámico o telepeaje sin estar provisto del medio técnico que posibilita su uso en condiciones operativas.*

[326] *Las situaciones peligrosas pueden deberse a variedad de motivos: peatón que cruza indebidamente, ocupante que arroja un objeto por la ventanilla, obrero que coloca un obstáculo en la vía, conductor de animal que lo deja suelto, etc.*
En algunos lugares, como sucede con la ley de tráfico de la isla de Jersey está prohibido explícitamente tender cuerdas u otros objetos en las vías que puedan suponer un peligro para otros usuarios, salvo que estén bien señalizados.
La Gaceta de Salamanca de 25.10.2015 comenta que ciclistas han denunciado la existencia de cuerdas atravesando pistas rurales. La publicación aclara que no parece que se trate de una trampa "cazaciclistas" sino que seguramente fue colocada por un ganadero para evitar el paso de ganado o que este se escape.
Otras veces, tal como señala el Diario Montañés de 31.07.2015 se colocan cables, o piedras para indicar que son fincas privadas y que por ellas no pueden circular los ciclistas. Pero en cualquier caso tienen que estar bien señalizados esos obstáculos para evitar una desgracia.
El País en su edición de 02.03.2015 comenta el caso de un ciclista que quedó parapléjico a causa de una enorme piedra colocada en un camino.

[327] *Véase el art. 11.2 a) y e) del RGC que se ocupa del transporte colectivo de personas: "Distraer al conductor durante la marcha del vehículo" y "Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte…" Numerosas ordenanzas municipales sancionan el llevar los altavoces demasiado altos con las ventanillas bajadas.*
El 18.06.2014, la página web "diaridetarragona.com" comenta que un joven de la localidad de Reus fue sancionado con cien euros de multa por llevar la música del coche demasiado elevada, observación que realizó un agente que iniciaba su servicio a pie y que, después de apuntar su matrícula, ya que no lo paró, lo denunció por incumplir el artículo 20 de la Ordenanza Municipal de Circulación. El artículo 20 de aquella ordenanza no establece ningún límite máximo de decibelios, a partir del cual puede sancionarse al conductor por llevar la música demasiado alta. En este sentido, la denuncia siempre se formula en base al criterio del

2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia[328], precaución y atención necesarias[329] para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro[330],

---

agente. Exactamente, el artículo detalla que «los conductores de vehículos deberán circular de forma silenciosa, sin perturbar la tranquilidad pública y limitando al máximo los ruidos producidos por los vehículos. …". Esta norma da un poder excesivo al agente y produce indefensión al ciudadano al no haber ninguna constancia del volumen de sonido en la denuncia formulada.

El Código de la Circulación italiano (Codice della Strada) especifica que el volumen tolerable para el reproductor de música en un vehículo es de 60 decibelios medidos a 10 cm de la oreja del conductor, con el micrófono orientado hacia la fuente de sonido y con el vehículo con las puertas y ventanillas cerradas y siempre que no dificulte la conducción o la tranquilidad pública. Si los agentes no cuentan con instrumentos de precisión el "umbral de sonido" de la ley queda a la discreción de los agentes. Para ello los agentes deben comprobar si el volumen del sonido permite conducir con total seguridad y no molesta a otros usuarios. Quien circule en un vehículo por la ciudad con el volumen del reproductor de sonido (sin auriculares) superior al autorizado será inmediatamente sancionado por dificultar el descanso y las ocupaciones de las personas incluso aunque los residentes en la zona no presenten una denuncia. Según la jurisprudencia italiana las molestias no se ocasionan a un solo individuo sino a una colectividad indeterminada. En la sanción del ilícito se tiene en cuenta la situación ambiental "objetiva". Así se tendrá en cuenta si la infracción tuvo lugar en pleno día o en horas nocturnas y si se trata de una vía con gran volumen de tráfico o una vía periférica. En caso de violación de la norma la sanción administrativa va de 50 a 300 €.

La Vanguardia en su edición de 11.06.2018 informa que el 27 de setiembre anterior, un ciudadano canadiense fue multado por un agente por ir gritando dentro del vehículo, aunque el afectado señalo que sólo estaba cantando. El agente se basó en una ley que prohíbe causar desórdenes a través de gritos perturbando la paz y la tranquilidad.

En el Manual de Tráfico del Estado de Oregon (USA) se prohíben sonidos dentro del vehículo que se puedan escuchar a 50 piés (15,24 m) o más.

[328] La palabra "diligencia" en este contexto es un poco equívoca ya que según el DLE significa "cuidado y actividad en ejecutar algo" pero también "prontitud, agilidad, prisa".

[329] El diario digital "Las Provincias.es" de la Comunidad Valenciana, en su edición del 14.11.2014 comenta unas declaraciones del nuevo director del INTRAS, Francisco Alonso, en las que éste declara que los WhatsApp, los populares servicios de mensajería, son la nueva amenaza para la seguridad vial por la necesidad que se crea en el usuario de contestar de manera inmediata, lo que supone un aumento de las distracciones al volante.

La organización norteamericana focusdriven.org estima que el 24% de las colisiones en Estados Unidos son debidas a que el conductor/a están enviando mensajes de texto o WhatsApp.

La DGT a solicitud de la Sección Segunda del Jurado de la Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial, remitió un correo electrónico con fecha 5 de febrero de 2015 en el que reconoce que beber una lata de refrescos mientras se conduce no está expresamente prohibido siempre que no contravengan el principio básico de conducción segura. El Jurado se había reunido ante la reclamación de un particular por un anuncio televisivo de Coca Cola en el que se veía a una mujer beber una lata de aquella marca mientras conducía. Coca Cola había alegado que el acto de consumir alimentos o bebidas mientras se conduce un vehículo a motor no se encuentra tipificado como delito en el Código Penal ni como infracción en la Ley de Tráfico e indicaba en su escrito que la conductora mientras bebía el refresco, no apartaba la mirada de la carretera ni dejaba de prestar atención a la conducción por lo que se debía intuir una conducción prudente por lo que la conducta no supondría una incumplimiento de la normativa de seguridad vial. También recordaba que no se habían puesto dificultades ante anuncios de una persona fumando. La resolución de Autocontrol fue a favor de la compañía de refrescos.

Tras esta resolución parece que, por ejemplo, beber una lata de cerveza mientras uno conduce no está prohibido siempre que el conductor mantenga una tasa de alcohol en sangre o aire espirado inferior a las que figuran en el artículo 20 RGC y esté atento a la conducción.

[330] Este comportamiento es un ejemplo de conducción negligente y se echa de menos que la Ley y el Reglamento General de Circulación no expliquen las diferencias entre conducción negligente, temeraria y sin la diligencia debida. La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 sanciona como infracción grave, con derecho a descuento por pronto pago, la conducción negligente y la conducción sin la diligencia debida, y sorprendentemente sin que este tipo de conductas supongan la detracción de puntos.

tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía[331].

El conductor[332] debe verificar[333] que ***las placas de matrícula*** del vehículo no presentan obstáculos que ***impidan o dificulten su lectura[334] e identificación[335].***

[331] *El periódico digital "El Confidencial" informa en su edición de 07.04.2018 que la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Álava determinó que el carril bici no otorga "prioridad" a la bicicleta sobre el peatón y que el conductor del vehículo debe actuar con la "diligencia debida", lo que implica "apartarse" o incluso "pararse" en caso de que "no tenga espacio suficiente" para adelantar al transeúnte. Para defender que el carril bici no da preferencia al ciclista la Audiencia también se ampara en varios preceptos de la normativa municipal que regula el uso de estas vías y que establece que quienes las usen "deberán mantener una velocidad moderada sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación". En este caso se daba la circunstancia de que el peatón no pudo evitar el atropello ya que fue golpeado por la espalda.*

[332] *No debería indicar al conductor solamente, ya que la obligación puede ser del titular. Imaginemos una situación en la que el titular de un vehículo lo tiene estacionado en una calle cubierto con una lona impidiendo con ello que se lean las matrículas. Eso no sería legal ya que los agentes deben poder comprobar si tiene el seguro y al "carecer" de matrículas y no poder comprobar el seguro se podría inmovilizar. También podrían actuar retirando parcialmente la lona o incluso rompiendo su sujeción ya que está vigente el nivel 4 antiterrorista (riesgo alto) y el bien jurídico a proteger es la seguridad pública. Lo harían de acuerdo con lo dispuesto en el art. 20 del CP: "5.º El que, en estado de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno lesione un bien jurídico de otra persona o infrinja un deber, siempre que concurran los siguientes requisitos:*
Primero. Que el mal causado no sea mayor que el que se trate de evitar.
Segundo. Que la situación de necesidad no haya sido provocada intencionadamente por el sujeto …"
Finalmente podrían comprobar lo que indica la ordenanza municipal de tráfico sobre la permanencia de un vehículo en el mismo lugar durante varios días.
El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos en su artículo 4.1 indicaq que si no circula, es decir, está estacionado, no está obligado a tener la ITV al día.

[333] *Tendría que decir que la comprobación se debería hacer antes de iniciar la marcha y también estaría mejor si diese la oportunidad de hacer esa comprobación "personalmente o sirviéndose de otra persona" en línea con lo que señala el RGC al referirse en su artículo 81.1 a la maniobra de marcha atrás.*

[334] *Tendría que aclarar que la verificación debe hacerse antes de ponerse a circular con el vehículo, ya que, si se encuentra aparcado esa obligación, en principio, no existe, ya que alguien podría embadurnarlas y dificultar su lectura y por eso no debiera sancionarse al titular (ya que, si no está especificado como en este caso, las infracciones por documentación corresponden al titular), salvo que retirada la suciedad se apreciase que estaban alteradas o que siguiesen presentando dificultades para una lectura correcta.*

[335] *En este apartado se incluiría la necesidad de que el conductor compruebe que las placas están homologadas, son del tamaño reglamentario (o que coincide la matrícula del remolque con la del vehículo tractor, en los remolques ligeros), pero ante la dificultad que eso supone, se podría denunciar al titular del vehículo por no tener la documentación en regla, ya que el art. 49.1 del RGV señala que "las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados".*
Se ha dado el caso de que algún titular de un vehículo ha sustituido una de las placas de matrícula por deterioro y la nueva no coincidía exactamente con la otra que llevaba puesta ya que una tenía el símbolo de la Unión Europea y la otra no, o una tenía el nombre provincial con las iníciales antiguas de la provincia y la otra con las iniciales modificadas (Gerona/Girona, Orense/Ourense) y eso fue motivo de denuncia aunque luego, fuera sobreseída, ya que las placas de matrícula tienen como misión identificar el vehículo y en este caso se estimó que se podía identificar perfectamente. Los afectados alegaron que se había deteriorado o extraviado una de ellas y que carecían de medios para volver a comprar un juego completo y se habían limitado a comprar una de ellas.
También se da alguna vez el caso de un vehículo con una placa acrílica y la otra de metal, pero al estar las dos homologadas no habría base para formular una denuncia.
Si el estado de las placas fuese motivo de denuncia se rellenaría el boletín, aunque el vehículo estuviese estacionado.

3. El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización[336], mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas[337], ***someterlo a los reconocimientos e inspecciones[338]*** que correspondan e ***impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente[339].***

Artículo 11. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual[340].

1. El titular[341] de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) ***Facilitar a la Administración la identificación[342] del conductor del vehículo en el momento[343] de cometerse una infracción[344].*** Los datos facilitados[345] deben

---

Si alguien causa una broma de mal gusto a un conductor embadurnándole las matrículas, este último no puede alegar esta circunstancia sí es sancionado, ya que este artículo deja claro que debe cerciorarse de que las placas de matrícula están claramente legibles.
También se ha observado en zonas rurales que un titular utiliza la misma matrícula para dos vehículos, con el fin de ahorrarse el seguro de uno de ellos, pero eso escapa al contenido de esta ley ya que se trata de un delito de falsificación.

[336] *Es una quimera pretender que un titular o un arrendador pueden controlar a un conductor que puede estar a cientos de kilómetros de distancia. Con la tecnología actual se puede o podría conocer la velocidad, la velocidad promedio y el recorrido del vehículo, pero habría que tener cámaras instaladas dentro del mismo para apreciar el manejo del vehículo por el conductor y aun así sería difícil cumplir con este apartado.*

[337] *Mantenerlo en buen estado de funcionamiento.*

[338] *Debiera aclarar que se refiere a las inspecciones en las estaciones ITV ya que podría interpretarse que se trata de los reconocimientos e inspecciones que figuran en el manual de mantenimiento del vehículo.*

[339] *Se corresponde con el artículo 9.3 del RGCond y estaría aún mejor si añadiese, tanto en la Ley como en el Reglamento: "o haya perdido su vigencia y el titular tuviese constancia de ello". Así si una persona conoce que otra ha perdido la vigencia de su permiso y aun así le permite conducir un vehículo no sería sancionada por el TRLTSV.*

[340] *La definición de "conductor habitual" figura en el Anexo I de esta Ley, en su apartado 2. Por su parte, la Orden INT/3215/2010, de 03 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), la cual tiene por objeto regular los términos en los que el titular de un vehículo o, en su caso, el arrendatario a largo plazo, podrá comunicar al Registro de Vehículos de la DGT el conductor habitual. Asimismo, tiene por objeto establecer los términos en los que los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar los datos del arrendatario al citado registro.*
Para proceder a la inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehículos, la persona física que haya sido designada deberá haber consentido de modo fehaciente.

[341] *Debemos tener en cuenta que un menor puede ser titular de un vehículo y en el RGV existe un campo, en este caso, para anotar la tutela. Será responsable solidario el tutor, en su caso, a los efectos del art. 82 del TRLTSV.*

[342] *La publicación sevilladirecto.com se hace eco en su edición digital del 03.01.2013 del caso de un varón de 30 años que identificó a su hermano como conductor sin el conocimiento de aquel y por lo tanto sin su consentimiento. La infracción le supuso al afectado 500 € de multa y la pérdida de 4 puntos, pero pudo demostrar que no podía ser el conductor ya que se encontraba en otro lugar por lo que la Guardia Civil detuvo a su hermano, titular del vehículo, imputándolo como presunto autor de un supuesto delito de usurpación de estado civil al usar una identidad falsa, otro de falsedad documental en la denuncia de tráfico y un tercero contra la seguridad vial por conducción de vehículo a motor careciendo del permiso de conducción, al estar privado de ese derecho por sentencia judicial.*

[343] *Si el titular no es requerido para que identifique al conductor "en el momento" (equivalente a "en el instante") en que se comete la infracción, esta redacción parece dar a entender que ya no está obligado a identificarlo con posterioridad, con lo cual el titular del vehículo queda protegido de la obligación de identificar al conductor ya que la mayoría de las veces, al no parar el vehículo "en el momento" de la infracción se va a enterar "a posteriori" de que se ha sancionado al conductor de su vehículo.*

Para evitar este tipo de lectura, hubiera bastado con decir "debe facilitar la identidad de la persona que conducía el vehículo cuando se cometió la infracción".

[344] *No existe infracción del principio de presunción de inocencia, porque el incumplimiento del deber de identificar al conductor no convierte al titular del vehículo en culpable de la infracción cometida con éste, sino que pasa a ser una infracción distinta, aunque muy grave.*

El TC en Sentencia 154/1994, de 23 de mayo, fundamento jurídico 3, consideró que el propietario de un vehículo en razón del conjunto de derechos y obligaciones dimanantes de sus facultades dominicales y esencialmente debido al riesgo potencial que la utilización de un automóvil entraña para la vida, salud e integridad de las personas, debe conocer en todo momento quien lo conduce. En caso contrario, esa falta de control sobre los bienes propios constituye un supuesto claro de culpa por falta de cuidado o de vigilancia, cuya concurrencia posibilita de modo indubitado la traslación de la responsabilidad, que no podrá ser calificada en consecuencia de indebida ni de objetiva.

El TC en su sentencia 197/1995, de 21 de diciembre, Fundamento jurídico 8, no considera excesiva ni desproporcionada la obligación del titular del vehículo de informar a la Administración de quién conducía el vehículo cuando se produjo una supuesta infracción de tráfico, en el caso de que no hubiera sido posible su identificación en el acto de formularse la denuncia. Añade además que, sin la colaboración en tales casos del titular del vehículo, la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial resultaría notablemente dificultada.

[345] *En caso de que se identifique a otro conductor, la denuncia a nombre del titular del vehículo quedará anulada y se remitirá la notificación de la misma al conductor responsable de la infracción, excepto que se trate de una infracción imputable al titular del vehículo como, por ejemplo, circular con un vehículo que "incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial".*

El que identifique a otro conductor falsamente, es decir, con dolo, será imputado por un delito de usurpación del estado civil, contemplado en el art. 401 del Código Penal. El Tribunal Supremo en Sentencia de 23 de mayo de 1986 recalcó que "usurpar el estado civil (en este contexto, significa personalidad o identidad) de una persona es fingirse ella misma para usar de sus derechos, es suplantar su filiación, su paternidad, sus derechos conyugales, es la falsedad, aplicada a la persona y con el ánimo de sustituirse por otra real y verdadera", añadiendo que "no es bastante, para la existencia del delito, con arrogarse una personalidad ajena, asumiendo el nombre de otro para un acto concreto; es condición precisa que, la suplantación se lleve a cabo para usar de los derechos y acciones de la personalidad sustituida. Constituye, pues, exigencia de este delito un elemento subjetivo del injusto el propósito de ejercitar derechos y acciones de la persona suplantada". Aunque llegan con frecuencia supuestos de este tipo a los tribunales, los imputados suelen terminar absueltos por la no concurrencia de alguno de los requisitos necesarios para la apreciación de este delito.

Se da el caso de que una persona le presta el vehículo a otra, esta última comete una infracción y el titular del vehículo lo identifica, de buena fe, como conductor, pero mientras tanto se deterioró la relación de amistad o familiar entre esas personas con lo que el auténtico conductor afirma no serlo. En ese caso el titular del vehículo se ve obligado a hacerse cargo de la multa ya que la ley considera que no ha identificado verazmente al conductor. Si no cuenta con testigos o pruebas a su favor se verá obligado a pagar la sanción prevista por no identificar al conductor, aunque lo haya hecho correctamente, que actualmente puede alcanzar hasta 1500 €, sin posibilidad de descuento.

Esto significa que el cumplimiento del deber de identificación veraz no depende ya del propio obligado, sino de la voluntad de un tercero, en este caso, del conductor identificado, al que le basta negar su participación en los hechos denunciados para convertir al titular del vehículo en autor de la infracción del deber de identificación, salvo prueba en contrario.

Además, debemos tener presente el Artículo 392 del Código Penal que sanciona la falsedad documental de un particular. El conductor identificado que niega serlo podría denunciar a aquel que lo identificó ya que queda constancia por escrito de esa identificación.

Otra posibilidad de denuncia en caso de que el conductor facilite datos falsos o inexactos durante el proceso de identificación, es hacerlo por el artículo 36.6) de la LO 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana que califica como infracción grave "la negativa a identificarse a requerimiento de la autoridad o de sus agentes o la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación."

En el caso de la negativa a identificarse, es necesario que no exista causa justificada y antes de recurrir al traslado a efectos de identificación se debe tratar de conseguir la identificación por otros medios que proporcionen certeza al agente.

Si se resiste a identificarse, por ejemplo, negándose a acompañar al agente al cuartel o a la comisaría se le puede denunciar por el delito de desobediencia grave del artículo 556 del Código Penal.

incluir el número[346] del permiso o licencia de conducción que ***permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores[347] del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.***

Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores[348], el titular deberá disponer de copia[349] de la autorización administrativa[350] que le habilite a conducir en España y facilitarla[351] a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) ***Impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción*** correspondiente[352].

2. El titular del vehículo puede comunicar al Registro de Vehículos[353] del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del conductor habitual del

[346] Ahora un conductor si facilita, por ejemplo, el vehículo a un amigo, a un empleado, a un aparcacoches o lo deja en un taller de reparación debería anotar el permiso de conducción de la persona que lo va a conducir o que lo puede conducir ya que tiene la obligación de facilitar el número de permiso si se comete una infracción con su vehículo, lo que socialmente resulta bastante complicado de llevar a cabo.

[347] En el caso de identificar al conductor sin aportar copia del permiso de conducir, es dudoso, que se pueda aplicar el triple de la infracción de origen ya que lo que tendría que sancionarse es no aportar esa copia.

[348] En esta ocasión hubiera bastado poner "aquel registro" en lugar de volver a repetir: "Registro de Conductores e infractores". Por otra parte dado que este registro se nombra tanto, sería interesante que se pudiese abreviar diciendo: "RECI", "RECOIN" o similar.

[349] Es decir, no se puede identificar a un extranjero como conductor del vehículo sino se aporta copia de su permiso de conducción y éste debe ser válido para conducir en España. La redacción de este párrafo exige únicamente la copia sin obligación de que esté compulsada.

[350] Se trata de evitar que se diga que el vehículo lo conducía una persona inexistente o que ni siquiera tiene el permiso de conducir.

[351] Llama la atención que el conductor antes de permitirle conducir un vehículo a un conductor no inscrito tenga que exigirle una copia de su permiso de conducción por si la necesitase aportar en caso de que dicho conductor cometa una infracción. Se echa de menos que no exija el original junto con la copia para que esta sea debidamente cotejada o que aporte una copia compulsada.

La sentencia 62/2014 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 1 de Ferrol estimó que la identificación veraz del conductor no puede equipararse a la obligación de disponer de una copia de la autorización administrativa para conducir puesto que esta no se encuentra prevista expresamente como hecho constitutivo de infracción administrativa. La Administración debe realizar cierta labor de comprobación y no puede hacer presunciones de falsedad sin más.

[352] No se puede alegar que, por ejemplo, un hijo o una sobrina cogieron el coche sin autorización ya que el titular está obligado a poner a buen recaudo las llaves del vehículo. No sería de aplicación si el conductor tuvo permiso, pero está en pérdida de vigencia o lo tiene caducado, aunque esta circunstancia la conozca el titular.

Llama la atención que a un conductor que permite que maneje el coche una persona que carece de permiso de conducción no se le sancione administrativamente si no es el titular del vehículo. Además si el titular autoriza a una persona a conducir y esa persona autoriza a otra que carece de permiso o licencia no se entiende que se sancione al titular.

[353] Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos. La Orden exige que la persona que figure como conductor habitual dé su consentimiento de forma fehaciente.

El titular no se pone en contacto con el Registro de Conductores e Infractores tal como señala la Ley. En la práctica, el titular del vehículo acude con su DNI original a la Jefatura Provincial de Tráfico y comunica, sin pagar tasa, los siguientes datos del conductor habitual en un impreso de "Cuestiones varias": nombre y apellidos, NIF o NIE, domicilio o DEV, hora y fecha del efecto de alta.

mismo[354]. En este supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual.

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior ***corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo[355]*** en el supuesto de que haya constancia de éste[356] en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo[357] debe comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del arrendatario.

Artículo 12. Obras y actividades prohibidas

1. ***La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores[358], mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional*** en las vías objeto de esta ley necesita ***autorización previa del titular de las mismas*** y

---

El consentimiento fehaciente se demuestra firmando el siguiente impreso que figura en el Anexo de la Orden:
D/Dña. ……....., con NIF o NIE …….....,
domicilio en c/.....……, número …, municipio ……....., provincia ……..... o Dirección Electrónica Vial ....., expresa su consentimiento para el alta en su inscripción como conductor habitual del vehículo matrícula .....……, en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 11.2 del texto refundido del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
(Lugar, fecha y firma)

[354] *Son muchas las ocasiones en que el titular del vehículo no hace uso de él, y si en cambio una de las personas de su entorno (familiar, trabajador de la empresa, etc.) En estas circunstancias, la Ley permite ahora al titular del vehículo (o al arrendatario a largo plazo) incluir en el Registro de Vehículos (no en el de Conductores e Infractores) al conductor que suele hacer uso del mismo. Desde el momento de su inclusión en el Registro, las Administraciones se dirigirán directamente contra el conductor habitual, evitando de este modo un eslabón en la cadena de identificaciones y comunicaciones, acudiendo directamente a quien es usuario habitual del vehículo. En caso de que no hubiese sido designado ninguno, el responsable de las infracciones cometidas será el titular, salvo que indique que conducía otra persona. Esto permite a los titulares y arrendadores a largo plazo desentenderse de las sanciones en caso de que quien conduzca habitualmente sea otra persona.*

[355] *La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, (BOE núm. 304, de 15 de diciembre) indica en su artículo 1 que "se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".*

[356] *Orden INT/3215/2010, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos.*

[357] *Este régimen de arrendamiento se conoce también con el nombre de "renting" y debiera definirse como arrendamiento a mediano y largo plazo*

[358] *La Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, establece, por un lado, las competencias de los Entes locales en materia de residuos en su artículo 12.5, concretando así lo dispuesto en los artículos 25.2 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local; y, por otro, en su Disposición Transitoria Segunda, la obligación de las Entidades locales de aprobar ordenanzas que se adapten a dicha ley.*
En la ordenanza, de la que existe un modelo marco editado por la Federación Española de Municipios y Provincias se exige licencia municipal, un período máximo de tiempo de utilización de la vía pública y el pago de una tasa.

se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras[359], ***y en las normas municipales***[360]***. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras,*** en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Asimismo, ***la realización de obras***[361] ***en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio***[362] ***al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable***[363]***,*** que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación[364] y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular[365]***, se sancionarán en la forma prevista***

[359] *Art. 41 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras y art. 110.2a) 110.3a) o 110.4ª) del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, bajo el concepto de "Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de explanación y la línea lúmite de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas".*

[360] *Las normas municipales son la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y la Ordenanza Municipal de Tráfico.*

[361] *La realización de obras, se encuentran reguladas por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 55, de 04 de marzo).*

[362] *Debiera indicar un plazo o señalar que se establecería reglamentariamente.*

[363] *En lugar de "responsable" hubiera quedado mejor la palabra "competente". La comunicación se hace, por parte del ejecutor de la obra, a la Jefatura Provincial de Tráfico con una antelación mínima de 24 horas siempre que sean obras de mantenimiento programadas, por ejemplo, dentro de un plan anual. Cuando se trata de obras no previstas se solicita autorización a la Jefatura y cuando las obras tienen lugar en fin de semana o festivo, se consideran excepcionales y se tienen que comunicar y solicitar autorización a los Servicios Centrales de la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico. Aquí falta la frase "en los plazos establecidos reglamentariamente".*

[364] *El BOE núm. 46, de 21.02.2018 publicó la Resolución de 8 de febrero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2018. Al ser competentes en materia de tráfico, tanto la Comunidad Autónoma del País Vasco como la de Cataluña establecen medidas especiales en su ámbito territorial:*
Así se publicó la Resolución de 22 de diciembre de 2017 de la Dirección de Tráfico del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2018 en la Comunidad Autónoma del País Vasco (BOE núm. 314, de 27 de diciembre)
El BOE núm. 15, de 17 de enero de 2018) publicó la Resolución INT/3014/2017, de 29 de diciembre, por la que se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2018 en la Comunidad Autónoma de Cataluña.
El diario digital "Noticias de Navarra" informa en su edición del 30.09.2015 que el TSJN ha resuelto a favor del Estado precisando, después de un análisis histórico en torno a las competencias de tráfico de Navarra, que el Gobierno de Navarra no puede establecer limitaciones o restricciones a la circulación de vehículos ni prohibir circular por vías de la Comunidad Foral, ya que esas competencias exceden de la función de vigilancia y control de las carreteras que tiene atribuida la Policía Foral. Así lo afirma la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJN en las dos sentencias que delimitan las atribuciones del Estado y Navarra en materia de Tráfico contra las que no cabe recurso.
Finalmente indicar que para que los transportistas españoles puedan desenvolverse en la maraña de restricciones existentes en Europa, la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CEMT) publica cada año las restricciones a la circulación en Europa incluyendo a países no comunitarios.

[365] *Instrucción 8.3-IC. Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Orden de 31 de agosto de 1987), Manual de ejemplos de señalización de obras fijas (1997) y Señalización móvil de obras (Circular de Fomento de 1997)*

en la normativa de carreteras[366]**,** sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.

2. ***Se prohíbe arrojar, depositar***[367] ***o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos***[368] ***o deteriorar aquella o sus instalaciones***[369]**,** o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar[370].
3. ***Quien haya creado***[371] ***sobre la vía algún obstáculo o peligro***[372]***, debe hacerlo desaparecer lo antes posible***[373]**,** adoptando entretanto las medidas necesarias para

[366] *Artículos 41 al 45 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras y artículo 110 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.*
Según el art. 42 (Potestad Sancionador a),"Las infracciones y sanciones a que se refieren los artículos 41 y 43 se aplicarán mediante un procedimiento sometido al principio de contradicción, interdicción de la indefensión y publicidad. En defecto de una regulación específica dicho procedimiento se tramitará de conformidad con la normativa vigente sobre el ejercicio de la potestad sancionadora".
La normativa de carreteras hay que completarla con la regulación autónimica en esa materia en el ámbito de sus competencias.
El 18 de setiembre de 1987 se publicó en el BOE la O.M. de 31.08.1987, por la que se aprobó la Norma de Carreteras 8.3.-IC, "Señalización de Obras". Esta norma desarrolla las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión, para efectuar la señalización de las obras que se ejecuten en las carreteras y que de alguna forma dificulten la libre circulación de vehículos por ellas, incluyendo un catálogo de los elementos de señalización, balizamiento y defensa, que se podrán emplear en la citada señalización de las obras. Esta norma, en su desarrollo diferencia, fundamentalmente, tres conceptos básicos: a) el tipo de carretera, b) los distintos grados de ocupación de la misma y la duración de la obra, estudiando los diferentes casos que se pueden producir combinando los dos primeros conceptos citados y matizando que las obras deben ser fijas, por lo que la señalización de obras móviles no está contemplada en la citada norma.
Se complementa con las adaptaciones de esta norma contenidas en la "Señalización móvil de obras", una monografía publicada por el Ministerio de Fomento, en 1997.

[367] *Vemos que no se puede colocar, por ejemplo, una caja en una plaza de estacionamiento para evitar que alguien estacione en ella, o colocarse en ella a la espera de que la ocupe alguien conocido o por alguien que fue a dar una vuelta a la manzana para estacionar en ese sitio. En esos casos se aplica la regla: "el primero que llega es el primero que la ocupa". Véase el artículo 4.2 del RGC.*
No sólo se trata de infracciones al TRLTSV sino también al Código Penal. Según publica la Voz de Galicia en su edición de 10.10.2017, la Audiencia Provincial de A Coruña confirmó la sentencia por la que se condena a una mujer a una multa de 366 euros por un delito de lesiones o, en caso de impago, quince días de privación de libertad, por haber tratado de impedir que otra conductora aparcara el 09 de agosto de 2016 en una plaza de estacionamiento, en una vía pública de Santiago de Compostela, llegando incluso a morderla, con el pretexto de que su marido estaba dando una vuelta a la manzana y ella le estaba guardando el sitio. Fue además condenada al pago de las costas del procedimiento.

[368] *Sería mejor que dijese "que puedan entorpecer o convertir en peligrosa la circulación …"*

[369] *Esta norma se aplica, entre otros motivos, cuando se lava o repara un vehículo en la vía pública ya que los productos utilizados pueden afectar a la circulación de otros vehículos y a la propia calzada. Normalmente este precepto está detallado en la ordenanza municipal de tráfico.*

[370] *Debiera haberse incluido la obligación de que el conductor del vehículo identificase al autor del hecho ya que puede ocurrir que se arroje un objeto a la carretera y no se aprecie bien quien fue el autor.*

[371] *La creación del obstáculo o peligro tiene que ser involuntaria, por ejemplo, una fuga de combustible sobre la calzada. Si la creación fuera voluntaria se aplicaría el Código Penal donde dentro de los delitos contra la seguridad vial el artículo 385 se ocupa de la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles.*
Sería interesante saber si atropellar a una especie cinegética es "crear un obstáculo o peligro".

[372] *Este apartado parece referirse a obstáculos o peligros creados recientemente, pero existen otros que se van creando a lo largo del tiempo. La Voz de Galicia en su edición digital del 25.01.2017 informa que la Consellería de Infraestructuras de la Xunta de Galicia ha expedientado a una empresa hormigonera por una costra de hormigón que sobresale en la vía. La compañía ha alegado que, al girar en sus instalaciones, los camiones, a veces, pierden hormigón, lo que genera esos desniveles en la carretera.*

que pueda ser advertido[374] por los demás usuarios[375] y para que no se dificulte la circulación.

4. ***Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones[376] cualquier objeto[377] que pueda dar lugar a la producción de incendios[378]*** o, en general, poner en peligro la seguridad vial[379].

Con lo que, de acuerdo con este artículo, tendría que haber actuado retirando lo caído cada vez que se perdiese algo de la carga, para evitar situaciones de riesgo.
También destaca que otra empresa contratada por la Xunta pintó la carretera (que es de titularidad autonómica) y, a pesar de percibir el bache (técnicamente es un "resalto"), pintó por encima y no informó a la Consellería del peligro que suponía ese tramo. Por ello sería importante que las empresas contratistas de obras estuviesen obligadas a informar de los tramos en que observen la existencia de obstáculos en la vía.
Llama la atención que el periódico no refleje la posible existencia de una denuncia contra la seguridad vial.
[373] *Sería interesante añadir en el artículo que, si un conductor encuentra un obstáculo inesperadamente en la vía, por despiste de otro conductor al que se le cayó, un desprendimiento, un animal herido o muerto, etc., debiera, en la medida de lo posible y sin ponerse en una situación de riesgo, informar al 112 y a los demás conductores de su presencia.*
El contenido de este apartado se repite, en parte, en el art. 51.2 de la Ley.
[374] *La señalización mediante la señal de emergencia del vehículo y los triángulos de preseñalización además de advertir de la situación de peligro debe evitar que los conductores tengan que efectuar maniobras bruscas o inadecuadas.*
En Suiza es obligatorio tener el triángulo a mano, es decir, no se puede llevar en el maletero.
[375] *Este artículo se amplía en el 130.3 del RGC donde habla de calzada en general e indica que la forma más adecuada es utilizar las luces de emergencia y "los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios (V-16 - triángulos) para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo". Por ello, los triángulos se deben utilizar tanto en vías urbanas como interurbanas.*
El RGV al definir la señal V-16 indica que significa que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre la misma. Lo que no es muy correcto ya que no tiene que caer "el cargamento" al ser suficiente que caiga parte de él siempre que ocasiones un peligro u obstáculo en la calzada.
[376] *El término "inmediaciones" produce inseguridad jurídica. En fecha tan temprana como en 1842, en la Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales establecía con más precisión esta distancia ya que señalaba: "a 30 varas de los márgenes de la carretera", como distancia mínima en el caso de arrojar animales muertos.*
[377] *Vemos que no condena que se arroje a una cuneta de la carretera un mueble, por ejemplo, ya que no supondría, en principio, un riesgo para la seguridad vial ya que incluso si un turismo fuese a parar a la cuneta podría darse el caso de que sufriese menos daños al tropezar con ese mueble que si no estuviera allí. Es lamentable que no coincida con lo dispuesto en el art. 41.3.f) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que considera infracción grave "Colocar, verter, desaguar, arrojar o abandonar objetos, vehículos a motor o materiales de cualquier naturaleza en la explanación". En su Anexo I define "explanación" como la "Zona de terreno ocupada por la carretera y sus cunetas y taludes, en la que se ha modificado el terreno original".*
[378] *La infracción se refiere a cualquier objeto que pudiese ocasionar un incendio o suponga la causa de un hipotético accidente. El ejemplo más típico es arrojar una colilla encendida. Pero si la colilla estuviese completamente apagada ya no encajaría en esta infracción. El atestado de los agentes de tráfico debe incluir el objeto y el lugar donde se arrojó. Las acciones que pueden dar lugar a riesgo de incendios son una infracción grave que supone además la pérdida de 4 puntos.*
El art. 7.4 RGC no solo contempla el peligro de provocar un incendio sino también considera peligroso el humo que puede ocasionar un hipotético incendio.
[379] *Los medios de comunicación informan, con más frecuencia de lo que sería de desear, de menores o adultos que arrojan piedras u otros objetos a vehículos que pasan debajo de puentes o viaductos. Una sentencia del Tribunal Supremo (STS, 1ª, 27.01.2006) condenó a los padres de un menor, que causó la muerte de un estudiante que viajaba en un autobús, al arrojar una piedra desde la barandilla de un puente a la calzada en la Autopista A-9, por la responsabilidad de estos de vigilar a sus hijos y a la concesionaria de la autopista por no haber fijado en el puente las medidas que hubieran podido paliar y dificultar el riesgo creado. La sentencia no aprecia dolo en la conducta de los menores por su falta de discernimiento para*

5. ***Se prohíbe la emisión de perturbaciones[380] electromagnéticas[381], ruidos[382], gases[383] y otros contaminantes[384] en las vías*** objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine[385].

---

apreciar la gravedad y la consecuencia de sus actos. No es la primera vez que el Tribunal Supremo utiliza este razonamiento para asegurar una indemnización a la víctima condenando a una entidad que ofrece mayores garantías de solvencia. El periódico "Faro de Vigo" de 17.11.2011 publica la condena de un joven a 3 años y 9 meses de prisión por causar heridas graves a un matrimonio que circulaba hacia Vigo por la A-52 al lanzarles una piedra desde un viaducto en febrero de 2009.

El 27.01.2011 un despacho de Europa Press informaba que la Guardia Civil de Ourense había imputado a cuatro individuos un delito contra la seguridad del tráfico por arrojar tornillería y otros objetos punzantes a la vía pública coincidiendo con la jornada de huelga general convocada por el sindicato CIG en Galicia.

El día 04 de julio de 2012 era detenido un menor de 13 años en Murcia por arrojar una piedra, desde un puente sobre una autovía, que causó la muerte a un ciudadano francés que iba en el asiento del copiloto. La Ley del Menor considera inimputables penalmente a los menores de 14 años, correspondiendo la responsabilidad civil subsidiaria a los padres. Del menor se hizo cargo la Conserjería de Asuntos Sociales. El 12.03.2015 la Agencia Efe informa que la Audiencia Provincial de Murcia ratificó, rebajando la cuantía de la indemnización, la sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Cartagena y condenó, por no extremar su vigilancia y control, a los padres de los tres menores implicados, a indemnizar con 163.000 € a la viuda y a la hija de la víctima.

*En su día, la Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1º de octubre de 1914 (Gaceta de Madrid núm. 275, de 02 de octubre) publicó una Circular dictando reglas para evitar agresiones a vehículos y personas que los ocupan, señalando: **"**2.º En el momento en que el peón caminero vea por sí mismo ó averigüe con certeza que **se hayan arrojado piedras contra cualquier vehículo que circule por la carretera,** presentará la oportuna **denuncia ante el Juzgado municipal** correspondiente, compareciendo como **guarda jurado y agente de la Autoridad.**"*

[380] Esta preocupación por las emisiones de los teléfonos móviles la encontramos también en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, (BOE núm. 183, de 02 de agosto), por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos" y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas.

*En su artículo 10.7 establece "En lugar visible se expondrá un cartel anunciador en el que se indique que está prohibido fumar, encender fuego, **hablar por teléfono móvil,** repostar con las luces encendidas o con el motor del vehículo en marcha."*

[381] Se sanciona repostar con el motor en marcha o con las luces encendidas. También si no está apagado el teléfono móvil, en el art. 115.3 del Reglamento General de Circulación.

La Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (refundición) en su artículo 3, punto 5 define "perturbación electromagnética" como "cualquier fenómeno electromagnético que pueda crear problemas de funcionamiento a un equipo. Una perturbación electromagnética puede consistir en un ruido electromagnético, una señal no deseada o una modificación del propio medio de propagación".

El artículo 115.3 RGC, indica: "Para cargar combustible en el depósito de un vehículo, éste debe hallarse con el motor parado. Los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos no podrán facilitar los combustibles para su carga si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos, los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles".

Un teléfono móvil emite una energía por debajo de 1 w/cm^2, y es prácticamente imposible que pueda ser una fuente de ignición debido a su baja potencia y a su bajo voltaje. De hecho, se cuestionan todas las pruebas que indican que el uso de un móvil provoca incendios en gasolineras. Sólo un defecto en la batería podría provocar el tipo de chispa necesaria para provocar una deflagración y eso es un tema muy controlado hoy en día por los fabricantes.

El auténtico riesgo de incendio está relacionado con la carga estática que produce la fricción entre las ropas del conductor o pasajero y el tapizado de los asientos al entrar y salir del automóvil. Si al salir se coge la pistola de la manguera, los vapores que salen del depósito y el aire que entra, junto con una chispa provocada por la electricidad estática acumulada en la vestimenta puede provocar un incendio. En las cámaras de seguridad que tienen instaladas muchas gasolineras se ha podido comprobar que las personas jóvenes (estadísticamente las mujeres jóvenes salen y entran más veces que los varones) son más propensas a este tipo de accidente ya que suelen salir del vehículo sin tocar la carrocería (las personas

mayores se apoyan para salir) con lo que no descargan la electricidad estática y van directamente a coger la pistola de la manguera.
Existe también la posibilidad de que caiga el móvil y provoque una chispa que a su vez ocasione un incendio, pero es muy improbable.
Tampoco se han comprobado interferencias electrónicas con los surtidores. El teléfono móvil en una gasolinera puede ser peligroso por el factor distracción que ejerce sobre sus usuarios ya que puede favorecer atropellos o colisiones. Debemos también tener en cuenta que un mando a distancia para abrir o cerrar un vehículo no emite menos radiaciones que un teléfono móvil y sin embargo no están prohibidos.
No deja de llamar la atención la preocupación por los incendios en las gasolineras cuando se ha visto personas ebrias repostando en estaciones de autoservicio provocando situaciones mucho más peligrosas. Mientras al personal de las estaciones de servicio se les exige un nivel de preparación en materia de riesgos laborales podemos encontrarnos a cualquier conductor sirviéndose el mismo sin ningún control visual por parte del empleado de la gasolinera, porque éste está cobrando o haciendo otra tarea. Incluso hay gasolineras que funcionan totalmente en régimen de autoservicio, sin empleados, permitiendo el pago únicamente con tarjeta. En este último caso debe tener adaptado el cajero para que puedan acceder a él las personas discapacitadas y además estaría incumpliendo lo dispuesto en las legislaciónes autonómicas sobre la necesidad de que el cliente disponga de "hojas de reclamaciones" para formular sus quejas.
La aprobación de la Ley 11/2013 de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor va a fomentar las gasolineras de "bajo coste" o incluso las gasolineras "desatendidas", en los centros comerciales, bajo el régimen de autoservicio, donde, en la mayoría de los casos, el único empleado va a estar en la caja con lo cual se antoja imposible que puedan controlar el uso de la radio o de móviles impidiendo cargar combustible a quienes los utilicen.
Las emisiones están contempladas en las siguientes normas:
a) Articulo 7 del Reglamento General de Circulación.
b) Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo (BOE núm. 56, de 06 de marzo), por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio.
c) Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio (BOE núm. 236, de 02 de octubre), por el que se establecen las normas para la aplicación de las Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
d) Ley 34/2007, de 15 de noviembre (BOE núm. 275, de 16 de noviembre), de calidad del aire y protección de la atmósfera.
Su Disposición adicional novena - Información relativa a las emisiones de los vehículos-, establece: "El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, incluirá la obligatoriedad de la Etiqueta informativa de eficiencia energética referida al consumo de combustible y emisiones de CO2, prevista en el Anexo I.2 del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO2 de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español".
e) Real Decreto 100/2011, de 28 de enero (BOE núm. 25, de 29 de enero), por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.
f) Orden de 27 de abril de 1999 por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, en sus fases de verificación, después de reparación o modificación y de verificación periódica.
[382] Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE 276, de 18 de noviembre).
[383] Véase el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, el artículo 7 del RGC, el artículo 11 y el Anexo I del RGV.
El art. 18 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas establece que el valor límite del nivel de emisión sonora de un vehículo de motor o ciclomotor en circulación se obtiene sumando 4 dB(A) al nivel de emisión sonora que figura en la ficha de homologación del vehículo, correspondiente al ensayo a vehículo parado, evaluado de conformidad con el método de medición establecido en el procedimiento de homologación aplicable al vehículo, de acuerdo con la reglamentación vigente y que todos los conductores de vehículos de motor y ciclomotores quedan obligados a colaborar en las pruebas de control de emisiones sonoras que sean requeridas por la autoridad competente, para comprobar posibles incumplimientos de los límites de emisión sonora.

6. ***Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta*** a lo que reglamentariamente[386] se determine.
7. ***No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido[387] superiores a los reglamentariamente[388] establecidos,***

El artículo 31.a) de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido permite que, en un procedimiento sancionador por infracción a esta Ley, se pueda adoptar la medida provisional de precintar un vehículo.
Su artículo 25 dedicado las zonas de protección acústica especial en su apartado 4, señala que "Los planes zonales específicos podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:
b) Señalar zonas o vías en las que no puedan circular determinadas clases de vehículos a motor o deban hacerlo con restricciones horarias o de velocidad."
Por otra parte, la Instrucción de la DGT 15/V-110 de 07.04.2015 regula la emisión del distintivo de "0 emisiones" y su colocación voluntaria en el vehículo.
Ese distintivo está regulado en el artículo 22 d) de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su disposición adicional sexta y especialmente en El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno, tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propone, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador que ayuden a los municipios a la ejecución eficaz de sus competencias.
Los distintivos ambientales ayudarán a las corporaciones locales a identificar visualmente los vehículos, lo que permitirá la aplicación de medidas medioambientales.
La resolución de la DGT de 30.01.2015 de medidas de regulación de tráfico para ese año permitió que a partir de ese año puedan circular por los carriles VAO, aunque sólo vayan ocupados por una persona los vehículos calificados en el Registro de Vehículos y en la tarjeta ITV como de "cero emisiones".

[384]

- *Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE núm. 75, de 16 de noviembre).*
- *Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación. (BOE núm. 316, de 31 de diciembre).*
- *Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminantes (BOE núm. 181, de 29 de setiembre).*
- *Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (BOE núm. 25, de 29 de noviembre).*
- *El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan Aire II), que incluye 52 medidas con una dotación presupuestaria de 276 millones de euros para su cumplimiento durante sus dos años de vigencia fue aprobado por el Consejo de Ministros el 15.12.2017.*

[385] *En el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2820/1998), en su artículo 11.19, se indica que los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.*
Véase el Reglamento (CE) Núm. 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 13 de julio de 2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DOUE núm. 200, de 31 de julio de 2009).
Véase la Orden ITC/3749/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los instrumentos destinados a medir la opacidad y determinar el coeficiente de absorción luminosa de los gases de escape de los vehículos equipados con motores de encendido por compresión (diésel).

[386] *Capítulo II del RGC: Sección 1. Transporte de personas, artículos 9 al 12 y Sección 2. Transporte de mercancías o cosas, artículos 13 al 16.*

[387] *Parece referirse únicamente a los ruidos provocados principalmente por un tubo de escape defectuoso o por los neumáticos. Pero hay que recordar que existen "discotecas rodantes" en aquellos vehículos cuyos conductores ponen a gran volumen los altavoces. En esos casos podrían ser sancionados por el artículo 2 del RGC que obliga a los usuarios de la vía a no causar molestias innecesarias a las personas, por la Ley del Ruido o por alguna ordenanza municipal sobre el ruido o incluso por no mantener la atención permanente a la conducción (art. 13.2 TRLTSV).*
El periódico "Montreal Gazette" informó en su edición de 22.10.2017 que un ciudadano fue perseguido por un vehículo policial y multado con 149 dólares canadienses por gritar dentro del vehículo, aunque en el

emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos,[389] ni cuando hayan sido objeto de una reforma[390] de importancia[391] no autorizada[392]. Todos los conductores de vehículos <u>quedan obligados a colaborar</u>[393] en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias[394] indicadas[395].

[396](Obligación de circular por carreteras y caminos).

Artículo 13. *Normas generales de conducción*[397]

---

boletín de denuncia figuraba "por gritar en un espacio público". El denunciado apeló la sanción alegando que estaba cantando el estribillo de una canción y que lo hacia dentro de su propio vehículo.

[388] Véase el artículo 18 (emisión de ruido de los vehículos de motor y ciclomotores) del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El artículo 19 de ese Real Decreto determina: "Los vehículos de motor destinados a servicios de urgencias deberán disponer de un mecanismo de regulación de la intensidad sonora de los dispositivos acústicos que la reduzca a unos niveles comprendidos entre 70 y 90 dB(A), medidos a tres metros de distancia y en la dirección de máxima emisión, durante el período nocturno, cuando circulen por zonas habitadas".

Debemos tener en cuenta que el término dB (decibelio) y la escala de dB se utilizan en todo el mundo para medir los niveles de sonido. La escala de decibelios es una escala logarítmica en la que el doble de la presión de sonido corresponde a un aumento del nivel de 6 dB.

[389] Estos límites se pueden ver en el Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV cuya última versión es de 01.10.2017.

*La **Disposición adicional novena** de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE núm. 275, de 16 de noviembre) que se ocupa de la información relativa a las emisiones de los vehículos, señala que "El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, incluirá la obligatoriedad de la Etiqueta informativa de eficiencia energética referida al consumo de combustible y emisiones de CO2, prevista en el Anexo I.2 del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO2 de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español".*

*[390] No informa si quedará inmovilizado, aunque el art. 104b) de la Ley parece permitir esa posibilidad al señalar: "Se podrá proceder a la inmovilización del vehículo cuando: El vehículo **presente deficiencias** que constituyan **un riesgo especialmente grave** para la seguridad vial". El Real Decreto 866/2010, de 2 de julio (BOE núm. 170, de 14 de julio), por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos abandona la terminología "reformas de importancia" (todavía mantenida en el RGV) y la sustituye por "reformas efectuadas en vehículos después de su matriculación definitiva en España". El legislador no aprovechó la reforma de la LTSV de 2014 para cambiar esta terminología, a pesar de que llevaba casi 4 años utilizándose y tampoco lo ha hecho en el texto refundido.*

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las Comunidades Autónomas edita un "Manual de Reformas de Vehículos". La última publicación vigente es de febrero de 2018.

[391] Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos (BOE núm. 170, de 14 de julio).

[392] Se denuncia por infracción al artículo 7.1 RGC, aunque en relación directa con el artículo 7.2 del RGV.

[393] El Tribunal Constitucional en sentencia de 21 de diciembre de 1995 sentenció que un mero deber de colaboración con la Administración de los titulares de los vehículos no vulnera el derecho fundamental a no declarar contra sí mismo consagrado en el artículo 24.2 de la Constitución.

[394] Se denuncia por el artículo 7.1 del RGC y se debe detallar el tipo de deficiencia.

[395] Debía incluirse la posibilidad de que un conductor pueda solicitar a los agentes de tráfico realizar una prueba de control de su nivel de alcoholemia antes de empezar a circular o reanudar su marcha y que aquellos puedan realizarla si lo estiman conveniente.

[396] Debiera figurar, al igual que ocurre en la Ley de Tráfico británica, que los vehículos de motor están obligados a utilizar carreteras o caminos y no pueden circular por senderos o campo a través.

1. [398]El conductor[399] debe estar en todo momento[400] en condiciones[401] de controlar[402] su[403] vehículo[404]. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar

---

[397] *Este artículo está desarrollado en el Capítulo III del RGC (art. 17,18 y 19) aunque en el texto reglamentario se ha preferido la expresión "Normas generales de los conductores".*

[398] *El Código de Circulación del Reino Unido exige que el conductor, en condiciones ambientales con buena visibilidad, sea capaz de leer la matrícula de un automóvil a 20 metros de distancia y la policía está autorizada a realizar un test de visión.*

[399] *Ver definición de conductor en el apartado 1 del Anexo I de esta Ley. El conductor puede verse afectado por otras personas que viajan en el vehículo. El art. 11.2.a) del RGC prohíbe que en los transportes públicos colectivos de personas se distraiga al conductor durante la marcha del vehículo.*

[400] *El TRLTSV no presta especial atención al progresivo envejecimiento de la población en España, donde cada vez hay más conductores mayores y donde muchos de ellos han dejado de estar en condiciones de manejar un vehículo con seguridad, aunque tengan muchas dificultades para asumirlo, por eso conviene una labor pedagógica para convencerlos de que dejar de conducir no implica que han perdido su independencia.*

Es un tema que desata pasiones y los defensores del "status quo" alegan que los jóvenes conducen con más temeridad, que también participan en accidentes en rectas con alta visibilidad, que son más propensos a la velocidad, que las compañías de seguros lo saben y penalizan las pólizas y que no por eso se les ponen trabas a que conduzcan.

En Estados Unidos se comprobó que, aunque los jóvenes son el mayor grupo de riesgo, las personas mayores duplican, por milla recorrida, el número de accidentes con respecto a las personas de mediana edad. De todas formas, un análisis en profundidad de la cuestión no puede limitarse a estadísticas ya que éstas son fácilmente manipulables.

Mientras en los jóvenes es un problema de educación, en las personas ancianas además de un problema de concienciación es sobre todo un problema de capacidad psicofísica, capacidad que continúa disminuyendo progresivamente. Los exámenes psicotécnicos debieran ser más exhaustivos o exigirse un examen de circulación a partir de determinada edad para comprobar si realmente pueden seguir conduciendo, teniendo en cuenta que se han alargado los plazos de las revisiones.

En Illinois a partir de los 75 años es obligatorio pasar un examen de circulación para renovar el permiso. En California con cualquier edad se puede exigir un examen de circulación si un empleado del Departamento de Vehículos de Motor cree que existen motivos para ello, o si un médico, un agente de policía, un pariente o incluso un vecino lo solicitan. La ley estatal permite que se facilite información confidencial informando de un posible conductor peligroso y California es uno de los pocos estados que obligan a los médicos a informar sobre ciertas condiciones que pueden afectar la capacidad de conducción (Claims Journal. State by State look at Driving Rules for Older Drivers. 19.09.2012)

Incluso debiera debatirse si se puede establecer un límite de edad a partir de la cual no se puede conducir, aunque al ser cada persona diferente resultaría poco práctico e incluso muchos lo tildarían de cruel.

Los defensores de la situación actual afirman que los mayores conducen más despacio y que lo que se pretende, en realidad, es expulsar a estas personas de nuestras calles y carreteras. Esto se puede combatir indicando que participan proporcionalmente en mayor número de accidentes y que con 14 años la mayoría de los menores serían capaces de manejar un turismo y no por ello se les autoriza (en USA, en muchos estados se puede conseguir una licencia de aprendizaje con 14, 15 o 16 años -con posibles restricciones en: horas nocturnas, obligación de supervisión, limitaciones en el transporte de pasajeros y con responsabilidad de los padres o tutores legales- y un permiso normal a los 16 o 17 años).

El periódico "El País" publicó el 27.04.2018 que la Guardia Civil estaba investigando un vídeo de un niño de siete años conduciendo en Sevilla

En España se puede ser titular de una licencia de vehículos agrícolas a los 16 años, y un muchacho con esa edad, de acuerdo con el RGV, puede conducir un conjunto de 40 Tn compuesto de un vehículo motor de 3 ejes + remolque 2 o 3 ejes, ya que no excedería los límites de los vehículos ordinarios.

El País informó el 26.04.2017 que fue detenido en Australia, después de conducir en solitario 1.300 km, un menor de 12 años. También, los medios norteamericanos se hacen eco frecuentemente de conducción de vehículos por parte de menores, así la NBC4 News informa que una chica de 15 años mantuvo el 30.04.2015, en jaque a la policía de Los Ángeles e hicieron falta 16 patrulleros y 50 policías para detenerla, contando con la ayuda de al menos dos helicópteros. Por su parte La Vanguardia informa en su edición de 05.11.2017 que un niño de 10 años fue perseguido por la policía de Ohio durante 70 km, después de haberse apropiado del automóvil de la pareja de su madre, llegando a alcanzar, mientras era perseguido, 160 km/h.

Otro ejemplo lo podemos ver en el "Diario Montañés" en su edición de 15.05.2018 donde informa que "un menor al volante siembra el caos en la autovía A-8 y es encañonado antes de ser detenido".

También en España existen limitaciones de edad para cierto tipo de permisos y así se exigen 21 años para el permiso C y 24 para el permiso D.
Este es un tema que no se circunscribe a la seguridad vial, así el diario "Las Provincias" de Valencia, de fecha 17.08.2016 indica "El Consell, abierto a limitar la participación de los mayores de 65 años en los bous al carrer" ante la sugerencia de las peñas de que sería conveniente limitar a 65 años la edad de los participantes en los encierros.
El Tribunal Supremo de los Estados Unidos sentenció que no se transgrede ningún derecho fundamental si se impide que una persona pueda conducir. Sin embargo, otros tribunales han establecido que poner un límite de edad de forma general para conducir atentaría contra la 14 enmienda.
El 08.06.2018 el periódico La Vanguardia informa de la preocucupación en Japón por la demencia senil en conductores. Continua informando que " Los medios locales se hacen eco de un informe elaborado por la policía nipona que indica que si bien el número total de muertes por accidentes de tránsito cayó a un mínimo histórico el año pasado, la policía está cada vez más preocupada por el aumento de los accidentes graves provocados por personas mayores que, por ejemplo, confunden el acelerador con el freno o conducen por el carril equivocado en las autopistas". Seguidamente hace referencia a graves accidentes provocados por personas mayores.
Aunque el artículo 14 CE señala que nadie puede ser objeto de discriminación por sus condiciones o circunstancias personales o sociales, nos encontramos también con muchos profesores que podrían seguir enseñando y con muchos jueces que podrían seguir juzgando, pero se les obliga a jubilarse y no se toma en cuenta si todavía están capacitados para desempeñar sus funciones.
Tampoco sería una novedad la prohibición de conducir después de una determinada edad, ya el Reglamento de Circulación de 1926 establecía en su artículo 5b) que sólo podían obtener permiso de segunda clase los solicitantes que tuviesen entre 18 y 67 años y el Código de la Circulación de 1934 en su artículo 266 indicaba que sólo podían solicitar un permiso de conducción de segunda y tercera clase las personas comprendidas entre 18 y 65 años. Esta limitación general se mantuvo hasta el Decreto de 12.09.1957 que modificaba algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 240, de 21 de setiembre). Este decreto señala en su introducción: "La experiencia demuestra que existen no pocas personas que rebasando esa edad conservan las aptitudes necesarias para conducir vehículos ligeros de uso particular, a las que podría facilitarse el permiso correspondiente, aunque sometiéndoselas a una revisión periódica de su aptitud."
También existen, en numerosos países, edades límites para conducir o alquilar un automóvil: 70 años en Rumanía para alquilar, algunas empresas de alquiler exigen un máximo de 70 años en Irlanda, aunque en algunos casos exigen que se aporte un certificado médico declarando que cuenta con las adecuadas condiciones psicofísicas para conducir, en Israel 75 años para conducir, 70 años para alquilar en Malta, algunas empresas no permiten el alquiler después de 75 años en Australia, etc.).
En Italia, en julio de 2017 se aprobó una enmienda en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados para elevar la edad máxima de 60 a 65 años para poder conducir autobuses, camiones y autobuses articulados destinados al transporte de personas.
La prensa y la televisión vienen reflejando cada vez más accidentes protagonizados por estos conductores mayores. Así, el 12.03.2016, la Voz de Galicia informa que un conductor a punto de cumplir 88 años atropelló con su todoterreno a un grupo de ciclistas, falleciendo uno y quedando otros gravemente heridos. La noticia destaca que ***el tramo de la vía donde tuvo lugar el siniestro era recto y tenía gran visibilidad.***
En principio y hasta que concluya la investigación, los medios sugirieron que podía haberse quedado dormido y por eso también debieran fomentarse y exigirse la instalación, a partir de determinada edad o incluso para todos los rangos de edad, de aparatos que alertan de la aparición de sueño en el conductor.
Es importante que se creen alternativas al automóvil para la gente mayor y que se les ayude a entender que el coste de reemplazarlo por otro tipo de transporte no es un gasto adicional, sino un sustituto del gasto, y generalmente más económico, que supone un vehículo personal.
[401] En Alemania, el Código de la Circulación, en su art. 23.3, prohíbe específicamente conducir una bicicleta, un ciclomotor o una motocicleta sin sujetar con las manos el manillar.
[402] El 15 de julio de 2011, el Times Live de Sudáfrica (http://www.timeslive.co.za) publicó una noticia indicando que en un control policial se comprobó que un conductor amputado de una pierna utilizaba a su hijo de 11 años para cambiar el embrague. En este caso se aprecia claramente que el conductor no controla el vehículo ya que necesita la ayuda de alguien más para hacerlo.
[403] Debía decir "el vehículo que conduce" ya que el vehículo puede no ser suyo.
[404] No se entiende que no incluya a los animales acompañados, que si lo hace el art. 17 del RGC.
Ha habido denuncias por conducir con chanclas. El agente estimó que podía ser un riesgo para la conducción ya que podía dificultar el control del vehículo. Sin embargo, no está prohibido conducir estando incluso descalzo. Sólo se podría sancionar una maniobra incorrecta provocada por la utilización de calzado

las precauciones necesarias para su seguridad, ***especialmente cuando se trate de***[405] ***niños, ancianos, personas ciegas***[406] ***o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.***

2. ***El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos***[407]***, el campo necesario de visión***[408] ***y la atención permanente***[409] ***a la***

---

inadecuado, pero por la maniobra, no por el calzado. Eso no impide que las compañías de seguros después de pagar la indemnización traten de repetir contra el conductor alegando concurrencia de culpas por utilizar calzado inapropiado para conducir.

El conducir con chanclas o sin camiseta es lo que se conoce como "multas veraniegas" ya que se supone que son propias del verano. Aunque no estén contempladas ni en el TRLTSV ni en el RGC, los medios de comunicación suelen reproducirlas todos los años sin tomarse la molestia de investigar el asunto. El RGC debiera ser mucho más claro para evitar que los agentes apliquen de forma distinta la normativa dependiendo del cuerpo al que pertenezcan o del municipio en el que ejerzan sus competencias.

[405] *El término "especialmente" crea cierta inseguridad jurídica ya que no sabemos a quién incluye aparte de los usuarios vulnerables mencionados. El Código de la Circulación portugués considera vulnerables a los peatones y a los ciclistas y luego señala en particular, a los niños, a los ancianos, a las embarazadas, a las personas con movilidad reducida o a las que presenten deficiencias.*

En España existen semáforos que "hablan" diciendo "pueden pasar" dirigidos a las personas que tienen importantes dificultades de visión.

En Japón, muchos ancianos disponen de un dispositivo portátil que al ser detectado por el semáforo hace que se prolongue más tiempo la fase verde para este tipo de peatones.

[406] *El art. 17 RGC habla de personas "invidentes". Hubiera quedado mejor si dijese "personas mayores" y "personas con deficiencia (o discapacidad) visual grave (o severa)". Este último término figura en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal al comentar los animales domésticos que ayudan a los invidentes, siendo esta última palabra la que utiliza el RGC en el art. 17. Al decir "personas ciegas" el conductor parece no estar obligado a tomar precauciones especiales con personas que puedan ver con mucha dificultad.*

[407] *Si un conductor se lesiona y es escayolado o le colocan otro sistema de sujeción en la parte del cuerpo dañada no debe conducir ya que dejaría de tener libertad de movimientos. El Reglamento General de Conductores prevé adaptaciones de los conductores, aunque están pensadas para procesos más largos, pero en teoría no estaría prohibido adaptar un coche, por ejemplo, por 45 días. Debía haber quedado muy claro en la Ley que no se puede conducir con impedimentos psíquicos o físicos, salvo que esos impedimentos consten en el permiso de conducción con sus correspondientes restricciones. Así una persona que le hubiese surgido un problema de salud que le dificultase conducir no podría alegar que está esperando la próxima revisión de su permiso.*

[408] *Eso quiere decir que debe retiar el hielo de los cristales en las zonas muy frías y evitar que se empañe el vehículo por dentro.*

La Voz de Galicia, el Faro de Vigo y otros numerosos medios se hicieron eco el 08 de enero de 2015 de la sanción a una conductora en O Carballiño (Ourense) por "mantener relaciones cariñosas con su acompañante" (así figuraba en el boletín de denuncia) lo cual, entendieron los guardias civiles denunciantes (aunque actuando en vías que no eran de su competencia), afectaba a su campo de visión y a la atención a la conducción. Creemos que la redacción del boletín de denuncia no fue la adecuada ya que las relaciones cariñosas no son infracción administrativa. Debía indicar, si ese era el caso, que no prestaba la atención necesaria a la conducción. Ese tipo de redacción sólo favorece al infractor y provoca polémicas estériles en los medios de comunicación.

También no deja de sorprender esta misma noticia en el Faro de Vigo del 9 de enero de 2015, donde figura también textualmente:

"Con la prudencia debida al conocer exclusivamente las explicaciones de la joven vecina, el regidor se declaraba ayer comprensivo". "Si es cierto lo que dice la conductora, y yo no tengo por qué dudarlo, parece que la sanción está un poco fuera de lugar", expresó Marnotes (Argimiro Marnotes, alcalde de la localidad) en declaraciones a este diario.

Como se puede observar la autoridad sancionadora que es el alcalde (por inhibición, por razón de competencia, del Jefe Provincial de Tráfico) da más valor inicialmente a las declaraciones de una infractora que a un agente de la autoridad… En cualquier caso, la autoridad sancionadora debiera tener en cuenta las especiales capacidades que concurren en un agente encargado de la vigilancia del tráfico. Y aunque éste no sea el caso debemos recordar que un vecino vota en el municipio donde tuvo lugar la infracción y tal vez el guardia civil no lo haga por tener el domicilio en otro municipio.

[409] *Se han producido denuncias por: "pintarse los labios", "comer un bocadillo", "hacerse un selfie", etc.*

*La Agencia de noticias Europa Press informa a sus abonados que el día 13.12.2013 un conductor fue multado en la isla de Gran Canaria por la Guardia Civil por "conducir un vehículo **sin mantener la atención permanente** a la conducción. Mantiene conversación con el acompañante contiguo mirando en repetidas ocasiones". De ello se hace eco el periódico "El País" del día 15.12.2013, comentando que la Asociación Unificada de la Guardia Civil, AUGC mantiene que "seguro que la multa está bien puesta porque va mirando para otro lado, pero con parar al conductor y pedirle que preste atención a la carretera, vale".*

El 21 de mayo de 2014 la Agencia Efe informa a sus abonados que en el municipio de Poio (Pontevedra) fueron sancionados varios conductores por girar el cuello más de 45 grados para contemplar un radar móvil instalado por la policía local, una práctica que, a ojos de los agentes, suponía una distracción, al perder la visión de la vía. Los conductores se quejaban de no haber sido parados y de que no hubiese prueba fotográfica alguna.

Uno de los afectados manifestó que era dudoso que un policía pudiese llegar a medir los grados de giro de su cuello desde la carretera, pero que en absoluto le interesaba llegar al contencioso administrativo "porque solo los gastos de abogado y procurador van a exceder los 50 euros que tengo que abonar si pago con descuento. Obviamente prefiero pagarla y olvidarme del mal trago".

El "Diario de Pontevedra" en esa misma fecha informa que el alcalde de Poio manifestó, en relación con este asunto, que la sanción se ajustaba a la legalidad y no por eso dejaba de ser "una aberración y un esperpento". Según el diario, el regidor declaró que, a pesar de estar en desacuerdo con la norma, la comisión de gobierno no puede dejar sin efecto las multas si los conductores no presentan recursos avalados con argumentos sólidos, porque supondría desautorizar a los agentes que las impusieron de forma correcta.

Esto supone, por parte de la autoridad, avalar la capacidad de los agentes para calcular los grados de giro de la cabeza, lo cual supone un precedente peligroso ya que también se tendría que permitir que calculasen la velocidad a la que circula un vehículo sin necesidad de una prueba obtenida a través de una foto-radar. Eso no impide que en caso de una persecución policial los agentes puedan comprobar a través de su cuentakilómetros la velocidad a la que circula el vehículo que huye ya que esa declaración tendría valor probatorio en un juicio por esos hechos.

El "Faro de Vigo" en su edición digital del 09.09.2014 informa que el Concejal delegado de Tráfico del municipio de Poio ha comunicado que se van anular estas sanciones debido a que desde el Concello consideran que los agentes actuaron con "exceso de celo en la realización de sus labores de vigilancia y control de tráfico".

El edil consideró que el peligro fue abstracto y que la presunción de veracidad de los agentes debería verse reforzada por medios de prueba o testigos, y en este sentido, el concejal responsable de seguridad ciudadana aseguró que no tiene justificación la no comunicación de las sanciones en el momento de ser impuestas, ya que el reglamento estipula que, salvo excepciones, los agentes deben notificar las multas en el acto, excepto en los casos en los que la detención suponga un peligro en la seguridad vial.

*Por otra parte, la edición digital de "La Voz de Galicia" del 26.09.2014 informa que desde el Ayuntamiento consideran que el motivo en el que se basan los agentes **está ajustado a derecho,** pero resulta **"excesivo"** para la ciudadanía en general y para los usuarios de turismos en particular.*

El Ayuntamiento procederá ahora a devolver el dinero a aquellos conductores que ya han abonado la multa.

Una situación similar a la comentada se observa cuando se produce un accidente por la tendencia de los conductores a mirar lo que sucede con el riesgo de una colisión por alcance.

En una página web alemana: https://www.youtube.com/watch?v=nBN_ObWGeeA, se puede ver un video que muestra una cortina accionada con aire que permite que los agentes puedan aislar el lugar de un accidente y evitar "los mirones".

El 03.07.2016 la Voz de Galicia da cuenta de una denuncia de la ATGC a un conductor por conducir mirando un bolígrafo que llevaba delante. La lectura del artículo da a entender que el conductor iba a ser denunciado por utilizar un teléfono móvil sin manos libres, pero como demostró que lo llevaba en el maletero uno de los agentes inventó un pretexto para justificar la multa. El periódico concluye diciendo que el conductor no piensa recurrir alegando que "para qué, total es la palabra de ellos contra la mía".

Este mismo periódico en su edición de 10.06.2017 informa que la Policía Local de Pontevedra denunció a un conductor que, al tiempo que circulaba por el casco urbano de la ciudad del Lérez, le daba un yogur a su hija de 4 años. Se le impusieron dos sanciones, una por no emplear los sistemas de retención homologados para niños, lo que conlleva 200€ de multa y la retirada de tres puntos del permiso, y otra por conducción negligente que se castiga con otra multa de 200€, aunque en ambos casos cuenta con reducción del 50% por pronto pago.

Por otra parte, la DGT está recordando a los conductores que fumar también puede provocar distracciones en la conducción ya que además de limitar los movimientos del conductor puede también ser motivo de una

conducción[410], que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía[411]. A estos efectos, ***deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada[412] y que la mantengan el resto de los pasajeros[413], y la adecuada colocación de los objetos o animales[414]***

---

distracción, sobre todo, a la hora de encender o apagar el cigarrillo, buscar el cenicero del coche y sobre todo si cae ceniza sobre el propio cuerpo.
El Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918, en su art. 33.a) dentro del Capítulo V que se ocupa de la circulación de ***vehículos de alquiler o destinados a servicio público,*** *señalaba: "Los conductores no podrán durante la marcha:* ***fumar,*** *abandonar la dirección del vehículo ni, en general hacer* ***cosa alguna que pueda distraerles****,...".*
En Italia también se habla mucho de una posible prohibición de fumar en todos los vehículos. Según un estudio de la Sociedad Italiana de Tabacología es mucho más peligroso encender un cigarrillo que contestar una llamada del móvil. En la República de San Marino, en sus 104 km de carreteras, está prohibido fumar al volante.
Finalmente, dentro de este artículo tenemos que englobar la "fatiga" y el "cansancio" como factores que impiden una atención permanente a la conducción.
En Australia invitan a los conductores a contestar unas preguntas tipo test, situadas en carteles, sobre conocimientos generales para que comprueben si se encuentran fatigados. Si no son capaces de contestar deben detenerse y descansar.
En España el TRLTSV al establecer que el conductor debe prestar "atención permanente" a la conducción le otorga un gran margen de discrecionalidad a los agentes. Por ello podrían denunciar a una persona por beber o comer en el vehículo. En Alemania no está prohibido beber ni comer e incluso el conductor puede beber una cerveza siempre que no se supere el 0,5 por mil de contenido de alcohol en sangre.
[410]Cuando un conductor trate de "burlarse" de los agentes de tráfico como por ejemplo utilizar un móvil de juguete para luego decirle a la policía que está lleno de golosinas y por ello no puede ser multado, se podría sancionar por este artículo ya que está claro que no está prestando una atención permanente a la conducción. Al no estar considerada como grave o muy grave en 76 y 77, sería infracción leve. La obligación de la atención permanente está también contemplada en el artículo 18.1 del RGC.
Si un conductor se queda sin combustible puede ser sancionado por no haber prestado atención permanente a la conducción.
[411] Un hito importante en el despliegue de la tecnología de vehículos de conducción automatizada se alcanzó el 23 de marzo de 2016 con la entrada en vigor de las enmiendas a la Convención de Viena sobre circulación vial. Desde esa fecha, la tecnología ce conducción automática que permite transferir tareas de conducción al vehículo, está explícitamente autorizada en el tráfico siempre que esas tecnologías estén en conformidad con los reglamentos de las Naciones Unidas sobre vehículos o puedan ser anuladas o apagadas por el conductor.
España al no haber ratificado la Convención de Viena tuvo que desarrollar su propia normativa y la Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015, de la DGT, estableció el marco sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general. Podrán solicitar la autorización para la realización de pruebas y ensayos los fabricantes de vehículos autónomos, sus carroceros y los laboratorios oficiales, así como los fabricantes o instaladores de la tecnología que permita al vehículo plena autonomía, las universidades y consorcios que participen en proyectos de investigación. La instrucción recoge de forma pormenorizada todos los requisitos necesarios para obtener la autorización, tanto del solicitante de la misma, como del conductor, como del vehículo, así como del propietario del vehículo. El ámbito de la autorización es nacional y establecerá los tramos de vías urbana e interurbana por las que el vehículo está autorizado a realizar las pruebas. Las autorizaciones concedidas tendrán un plazo máximo de 2 años, pudiéndose prorrogar sucesivamente por idénticos periodos de tiempo.
[412] La frase "posición adecuada" produce mucha inseguridad. Figura en artículo 18.1) del RGC y sería infracción sujetar el volante con la mano derecha y sacar la mano o el brazo por la ventanilla.
[413] Se traslada la responsabilidad al conductor. Así si una persona viaja en el maletero de un turismo o una persona va tumbada en la cama de una autocaravana el responsable no sería el autor del hecho sino el conductor que lo permite estando obligado a impedirlo.
También podría ser denunciado por permitir que el acompañante lleve los pies ayoyados en el salpicadero ya que en caso de colisión podría sufrir graves fracturas con riesgo de muerte, tal como informa el diario digital "Crónica Balear.es" el 14.07.2017. En esa misma información el jefe médico del SAMU 061 en

transportados[415] para que no haya interferencias entre el conductor y cualquiera de ellos[416].

Baleares informa que se han producido amputaciones provocadas por asomar el codo por las ventanillas y ese comportamiento también podría ser objeto de denuncia.

[414] *En el Codificado de Tráfico se sanciona con una multa de 80 € (40€, por pronto pago) no sujetar debidamente al animal. En Alemania la multa es del mismo importe pero se le añade un punto a su saldo (en Alemania se añaden puntos, no se descuentan). Un estudio que se publicó en la revista alemana "Freizeit Revue" en febrero de 2018, muestra que la forma más segura de transportar un perro es en una jaula o compartimento de metal.*

[415] *Convendría haber añadido "de compañía" para indicar que se refiere a mascotas. El animal nunca debe ir suelto en el vehículo ni sobre los brazos de ninguna persona ya que esto podría ser la causa de un accidente. Se deben transportar utilizando preferentemente dispositivos homologados. Estos dispositivos pueden ser: arneses sujetos al enganche del cinturón de seguridad, o mejor aún arneses de doble anclaje; rejillas divisorias, transportines o porta-animales colgantes sujetos a la parte posterior del vehículo. Hay que evitar siempre que el animal interfiera en la conducción, que distraiga al conductor, que pueda caer del vehículo o que pueda provocar daños por colisión, dentro del habitáculo, con otros pasajeros, en caso de accidente. No existe un número máximo de animales de compañía que se pueden transportar en el mismo vehículo.*

El periódico "La Nueva España" de Oviedo informa en su edición del 04.03.2018 de que un magistrado ovetense quitó una multa a un conductor ya que el animal que viajaba a los pies del copiloto llevaba correa y no hubo riesgo de accidente. En gran medida la responsabilidad de esta resolución judicial es del legislador al utilizar conceptos jurídicos indeterminados como es en este caso "la adecuada colocación de los animales transportados". Bastaba con que dijese que no se pueden transportar animales en los asientos delanteros para que la denuncia adquiriese validez sin ningún género de dudas.

El TRLTSV no diferencia entre los animales domésticos los que son potencialmente peligrosos. Estos últimos están descritos en el Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, (BOE núm. 74, de 27 de marzo) por el que se desarrolla la Ley 50/1999, de 23 de diciembre, (BOE núm. 307, de 24 de diciembre) sobre el régimen jurídico de la tenencia de animales potencialmente peligrosos. Debemos tener en cuenta que esos perros tienen que estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil, tener un "microchip" y su propietario contar con una licencia personal e intranferible que contiene la necesidad de que la persona que lo cuida o pasea debe haber superado un examen psicotécnico. El R.D. mencionado dice en su art. 8, que deben ir controlados en lugares públicos con correa o cadena y bozal pero esto último no es obligatorio en lugares privados como puede ser dentro de un vehículo.

En el transporte de "animales domésticos" rige en toda España la Ley 8/2003, de sanidad animal y las distintas normativas que regulan el transporte de animales y sus requisitos, tanto de los medios de transporte empleados como de los documentos que deben de poseer el transportista: Reglamento (CE) 1/2005 de 22 de diciembre, relativo a la protección de los animales durante el transporte (DOUE núm. 3, de 5 de enero de 2005), y el Real Decreto 542/2016, de 25 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte.

Este último Real Decreto, en su artículo 2.a) señala que su contenido no será de aplicación a los transportistas, contenedores y medios de transporte de animales domésticos, según se definen en el artículo 3.4 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal, siempre que el transporte no se efectúe en relación con una actividad económica.

A partir del 29.12.2014 entraron en vigor nuevas normas con respecto a los viajes con mascotas en la UE así como un nuevo pasaporte. La organización que reúne a los veterinarios europeos, ***FVE (Federation of Veterinarians of Europe)****, ha publicado un texto en colaboración con la Comisión Europea en el que se explica de forma sencilla las novedades a tener en cuenta. El nuevo pasaporte contendrá más información, incluyendo los datos del veterinario que lo haya expedido, y también se indicarán las fechas en las que las vacunas serán válidas, para que los dueños de las mascotas puedan ver con mayor facilidad cuándo el documento les permitirá viajar. Las autoridades de cada país de la UE distribuyen los pasaportes a los veterinarios que han sido autorizados para emitirlos. Los animales que necesitan un pasaporte son perros, gatos y hurones. Los demás animales quedan sujetos a la legislación nacional.*

Ya comentamos que la Guía Codificada de Infracciones de 11.06.2018 lo considera una infracción leve y castiga no llevar al animal convenientemente sujetado con una multa de 80 € que queda en la mitad por pronto pago.

Finalmente debemos tener en cuenta que se puede aplicar la legislación de protección del bienestar de los animales. El art. 16 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal, obliga a "mantener los animales en

3. ***Queda prohibido conducir[417] utilizando cualquier tipo de casco de audio[418] o auricular[419] conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción[420], excepto***

---

buen estado sanitario" y llevar un animal de compañía en el maletero durante muchas horas, a pleno sol, sin comer ni beber infringe además las leyes de protección animal de las comunidades autónomas.

[416] Estas conductas al no estar tipificadas como graves o muy graves se consideran infracciones leves, salvo que el agente las encuadre en "conducción negligente".

[417] De acuerdo con la definición de "conductor" los ciclistas, los conductores de animales, tanto jinetes como aquellos que los conducen a pie y los profesores de formación vial que vayan a cargo del doble mando del vehículo serían sancionados si llevasen los auriculares puestos o fuesen hablando por el móvil. No sería el caso si el animal acompañado a pie fuese de compañía ya que en ese caso sería considerado peatón. En el caso de un menor ciclista, este seía sancionado pero el pago recaería en quien tuviese su custodia legal.

También sería sancionado un motorista que llevase un casco equipado con un intercomunicador que funcionase con auriculares, pero sería más dudoso que pudiese ser sancionado si llevase intercomunicadores que no tienen auriculares dentro del oído sino unos altavoces enfrente del mismo.

La revista digital "Mototres" en su edición de 15.01.2011 se hace eco de una sentencia del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 2 de Zaragoza, que dejó sin efecto una sanción impuesta por el Ayuntamiento de Zaragoza a un conductor de motocicleta que llevaba un intercomunicador con bluetooth en el casco.

La sentencia después de aclarar en qué normativa se encuentra la prohibición de usar auriculares, destaca que en estos casos nos encontramos más bien ante un altavoz que ante un auricular ya que al no tapar el oído, no impide o dificulta enormemente la recepción de otros ruidos y el texto finaliza diciendo: "En resumen, posiblemente nos encontramos ante un supuesto que la normativa habría querido prohibir, pero que no encaja exactamente en la prohibición, o al menos suscita grandes dudas, por ello y en espera de una posible clarificación normativa, se debe aplicar el principio "in dubio pro reo", por lo que procede estimar el recurso y anular la sanción". Esta sentencia, aunque no crea jurisprudencia abre la posibilidad de recurrir este tipo de sanciones.

Un ciclista no sería sancionado por llevar auriculares puestos si llevase la bicicleta de la mano, por ejemplo, cuando cruzase un paso de peatones ya que sería, en ese caso concreto, considerado un peatón.

La Voz de Galicia en su edición del 29.04.2015 indica que fue sancionado el gaitero del grupo musical "Celtas Cortos", por hablar por el móvil mientras paseaba en bicicleta. En la multa tramitada por la Jefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra se hace constar que la misma es consecuencia de "conducir utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción".

[418] Da a entender que se pueden llevar cascos si no se conectan a una fuente de sonido, sin embargo, el uso de cascos implica una merma deliberada de la capacidad auditiva del conductor, lo que constituirá una infracción a los artículos 3 y 18 del Reglamento General de Circulación por conducir de modo negligente, no mantener la atención permanente a la conducción, o por efectuarla sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño. Además, se estaría produciendo una alteración de las capacidades psicofísicas del conductor, variando las condiciones en base a las cuales se expidió el permiso. No obstante, se pueden ver, en las ciudades, vehículos dedicados a la limpieza urbana, tales como barredoras, cuyos conductores llevan dispositivos de protección auditiva (orejeras), ya que el ruido que producen les puede dañar los oídos y debieran estar exceptuados reglamentariamente estos casos.

[419] Una sentencia judicial de fecha 22.08.2011 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 3 de Madrid, anuló "por no ser ajustada a derecho" una sanción de tráfico a un conductor que iba oyendo música con un solo auricular colocado en uno de sus oídos. El juez entendió que llevar dos auriculares o cascos suponía distracción, mientras que en el caso de uno solo era cuando menos discutible, estando además poco clara la redacción al hablar de "auriculares" y falló a favor del sancionado. Por ello, el TRLTSV ha sustituido auriculares por auricular.

[420] Aquí surge la duda de si se puede entender por conducción el estar parado en un semáforo o detenido por circunstancias de la circulación. Muchos conductores quisieran entender que en ese momento no conducen y que por ejemplo pueden hablar por el móvil, pero debemos tener en cuenta que se encuentran dentro de la corriente circulatoria y que tienen que prestar atención a posibles indicaciones de los agentes de tráfico, al paso de un vehículo prioritario, etc. Tampoco podrían salir del vehículo para hablar y decir que no estaban conduciendo ya que podrían ser denunciados por entorpecer la circulación.

Lo que no está prohibido es hablar por el móvil cuando el motor está apagado y el vehículo está estacionado.

durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción[421] en los términos que reglamentariamente se determine[422].

Se prohíbe la utilización durante la conducción[423] ***de dispositivos de telefonía móvil***[424]***, navegadores o*** cualquier otro medio o sistema de comunicación[425], ***excepto*** cuando el ***desarrollo de la comunicación***[426] tenga lugar ***sin emplear las manos***[427] ni usar cascos, auriculares[428] o instrumentos similares[429].

En Alemania algunos conductores alegaron en los tribunales que estaban dictando instrucciones a su secretaria y para ello utilizaban la grabadora del móvil pero esa excusa ya no funciona. En ese país no se puede hablar por el móvil si el vehículo está estacionado con el motor encendido (art. 23.1a StVO).
En Francia se considera que estar detenido ante un semáforo es "estar en circulación" y el uso del móvil es sancionable. En ese país para no ser denunciado tiene que estar el vehículo correctamente estacionado.

[421] *El legislador no considera adecuado que figure la palabra "carné" o "carnet" en la legislación de tráfico como sinónimo de permiso de conducción.*

[422] *Se regulan en el Capítulo III del Título II del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. El Anexo V detalla las pruebas a realizar, el Anexo VI regula la organización, el desarrollo y los criterios de calificación y el Anexo VII establece los requisitos de los vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

[423] *Sería interesante saber si la conducción también se produce cuando un vehículo está detenido a causa del tráfico.*

[424] *Una sentencia del Juzgado de lo Contencioso núm. 2 de Logroño, en sentencia de 4 de julio de 2012, anuló una denuncia con el siguiente argumento: "En modo alguno se desprende de la denuncia que el agente observara cómo efectivamente el recurrente utilizaba el móvil. El precepto cuya infracción se denuncia tipifica la conducta infractora como "conducir utilizando…". "Y* ***el verbo "utilizar" significa aprovecharse de algo****, lo que implica necesariamente,* ***si nos estamos refiriendo a la utilización de dispositivos móviles, que éstos se usen, se aprovechen, es decir que efectivamente se utilicen para la función que les es propia: comunicarse****.*
Por ello, ***llevar el teléfono móvil en la mano no es una conducta típica pues no implica utilización ni mucho menos desatención a la conducción".***
Dado que el artículo 18.1 del RGC se limita a prohibir la utilización durante la conducción de teléfonos móviles sería interesante que detallase más que se entiende por utilización, por ejemplo, si se consideraría utilización cuando un conductor tiene que pulsar más de un botón para comunicarse, cuando el móvil lo tiene próximo a la oreja o cuando lo utiliza en una detención ocasionada por motivos de circulación.
La tecnología conocida como "textalyzer" determina si el conductor o conductora ha utilizado el móvil justo antes del momento en el que se produce el accidente y algunas policías como la Ertzaina están pensando en incorporarla tal como informó la cadena SER el 07.06.2016.

[425] *El art. 18 del RGC dispone: "Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS". Tendría que haber incluido como no sancionable a los "mecanismos de aviso" contenidos en el apartado 7) de este artículo de la Ley.*

[426] *Debiera aclararse si "desarrollo de la comunicación" es igual a "proceso de la comunicación" porque si desarrollo fuese sólo el hecho de hablar, el pulsar un botón para responder una llamada o para colgar no estaría prohibido.*

[427] *Con esta redacción no se puede pulsar ningún botón o mover alguna ruedecilla para recibir una llamada, llamar e incluso ni siquiera para cortar la comunicación. Algún fabricante de vehículos podría interesarle instalar algún mando o botón que se pudiese pulsar con el pie.*
Sin embargo no está prohibido buscar manualmente una emisora de radio o utilizar un encendedor, incluido el del vehículo, para encender un cigarrillo, lo que no deja muy bien parado al legislador.

[428] *En este apartado queda claro que los conductores de motocicletas no pueden utilizar cascos o auriculares, aunque estos vengan integrados en el casco, para realizar una llamada de teléfono mientras conducen. El hecho de que los cascos hayan sido homologados por el Ministerio de Industria no implica que su uso esté autorizado por el Ministerio del Interior, a través de la DGT.*

Quedan exentos de dicha prohibición[430] ***los agentes de la autoridad***[431] en el ejercicio de las funciones[432] que tengan encomendadas.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones[433] a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores[434], así como los dispositivos que se considera que

---

El Código de la Circulación francés incluye entre las excepciones los aparatos electrónicos correctores de la sordera (art. R412-6-1).

[429] *Se insiste mucho en el tema de los auriculares y no está tipificada claramente como infracción circular con los altavoces del vehículo a todo volumen, incluso con las ventanillas bajadas, cuando eso puede despistar al conductor o incluso impedirle escuchar a un vehículo prioritario en servicio de urgencia. Al igual que en el uso de los cascos, implica una merma deliberada de la capacidad auditiva del conductor, lo que constituirá una infracción a los artículos 3 y 18 del Reglamento General de Circulación por conducir de modo negligente, no mantener la atención permanente a la conducción, o por efectuarla sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño.*

[430] *Sería interesante que añadiese "y otras excepciones reglamentarias" y que el RGC incluyese entre estas excepciones la utilización por parte de los conductores de autobuses de las pantallas visuales para controlar la bajada de viajeros y las pantallas que se utilizan al utilizar la marcha atrás en numerosos vehículos.*

[431] *El RGC en el artículo 18.2 sólo contempla la excepción de los agentes de la autoridad, sin limitar esa excepción a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.*

No existe definición legal ni siquiera en el ámbito penal de lo que es un agente de la autoridad. Por eso ha sido la jurisprudencia del Tribunal Supremo la encargada de definirlo. Así la sentencia de 27.05.1978, califica como Agente de la Autoridad a quienes por razón de cargo están obligados a auxiliar a la autoridad en el ejercicio de sus funciones y ejecutar y llevar a cabo sus providencias, acuerdos, órdenes y mandatos.

En otros lugares, hay más excepciones. Así, en Nueva York, por ejemplo, también se contempla la excepción para los bomberos y los conductores de vehículos de emergencia, así como cuando cualquier conductor se está comunicando con un hospital, con un servicio de ambulancias o con una comisaría. (New York. Department of motor vehicles. http://dmv.ny.gov)

[432] *Los agentes de trafico sólo pueden utilizar los medios de comunicación oficiales y no los teléfonos particulares, salvo, en caso de emergencia o extrema necesidad que deberán justificar.*

El 13.03.2012 un escrito de la DGT confirmó que los agentes forestales también se asimilaban a los agentes de la autoridad y podían utilizar medios técnicos oficiales de comunicación durante su trabajo.

En lo que se refiere a los "Convoyes Militares", la Sección 2ª del Anexo III del RGC, referida al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN, en el párrafo segundo del apartado 3, se establece que "Se exceptúa de la prohibición contenida en el artículo 18.2 de este reglamento a los conductores de vehículos militares que por su naturaleza precisen de un sistema de comunicaciones internas".

Con respecto a los "Vehículos piloto de acompañamiento de transportes especiales" el Anexo III, Sección 1ª. 3, señala "Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y por teléfono en una lengua conocida por ambas partes". (Ver Instrucción16/TV-90, de la DGT, de 17.03.2016, sobre "Expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas").

[433] *La Orden ITC/1992/2010, de 14 de julio (BOE núm. 179, de 24 de julio), reguló las condiciones técnicas de las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio. Esta orden se dictó para regular la instalación de láminas adhesivas en general fuera del campo de visión hacia delante del conductor,* ***pero no permite la instalación de ningún tipo de lámina ni filtro en los cristales de las ventanillas laterales delanteras ni en el parabrisas.***

Pero existe una limitación respecto al apartado 2 de este artículo sobre "el campo necesario de visión", limitación que se encuentra en la Orden IET/543/2012, de 14 de marzo (BOE núm. 66, de 17 de marzo), por la que se determinan las condiciones técnicas que deben reunir los filtros de rayos ultravioleta destinados a ser instalados en el campo de visión del conductor en 180º hacia delante de los vehículos en servicio destinados a ser conducidosl por ***personas diagnosticadas de lupus.*** *En esa Orden se establecen las especificaciones que permiten la instalación de filtros de rayos ultravioleta en los cristales de las ventanillas laterales delanteras y parabrisas, a fin de dar solución a la demanda de las personas afectadas por esta enfermedad.*

disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.

4. ***El conductor y los ocupantes[435] de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón[436] de seguridad[437], cascos[438] y demás elementos de protección[439] y***

---

[434] El art. 18.2 del RGC permite el uso de cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, durante la enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en vías abiertas para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas.

[435] El Decreto 2926/1974, de 3 de octubre (BOE núm. 253, de 22 de octubre), modificó el apartado VI del artículo 216 del Código de la Circulación, señalando: "Los automóviles de turismo, así como los vehículos comerciales derivados de los mismos con peso total máximo de dos mil kilogramos, capaces de sobrepasar en llano la velocidad de cuarenta kilómetros por hora, deberán estar provisto de cinturones de seguridad en sus asientos delanteros". La entrada en vigor fue a los 6 meses, es decir el 22 de abril de 1975.

El Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero de 1992) establecía en su art. 117, la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad tanto en vías urbanas como interurbanas por parte de los conductores y pasajeros, tanto en los asientos delanteros como traseros, de los turismos y asimilados y por el conductor y pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de mercancías, con un peso máximo autorizado no superior a los 3.500 kilogramos, y de los vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas de asiento, con un peso máximo autorizado que no supere las cinco toneladas.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre (BOE núm. 212, de 5 de setiembre), modificó el artículo 117 del vigente Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre), incluyendo la obligatoriedad de que el conductor y los pasajeros de más de tres años de edad de los asientos equipados con cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados de ***los vehículos destinados al transporte de personas de más de nueve plazas,*** *incluido el conductor. Su entrada en vigor fue el 06.09.2006, al día siguiente de su publicación en el BOE.*

La Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Orden ITC 445/2006, de 14 de febrero, (BOE núm. 46, de 23 de febrero de 2006) incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2005/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de setiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor. Dicha Directiva señalaba la obligación de que todos los asientos de los autobuses nuevos matriculados a partir del 20 de octubre de 2007 dispongan de cinturón de seguridad o sistema de retención.

[436] Es importante que el Reglamento General de Circulación en su nueva redacción solucione el vacío legal que existe en la actualidad entre lo que dice la Ley y lo que dice la normativa de autobuses en relación con los billetes o títulos de transportes de los niños: "los niños menores de cuatro años que no ocupan plaza no necesitan billete". En muchas empresas permiten ocupar plaza pagando el 50% del importe y, en ese caso, le expiden billete. Pero si no ocupa plaza está claro que va normalmente en el regazo de un adulto), que tendrá que llevar correctamente abrochado el cinturón de seguridad. Si el niño tuviera más de 3 años, pero todavía no hubiese cumplido cuatro, debería llevar el cinturón de seguridad, pero al no ocupar plaza iría sin ningún tipo de sujeción salvo las posibles manos del adulto. Por ello sería necesario alargar hasta cuatro años la exención de la obligatoriedad del uso del sistema de sujeción.

[437] No sólo es infracción grave por infracción al artículo 76 h) sino que al igual que por no usar otros dispositivos de seguridad o conducir bajo los efectos de drogas o alcohol puede ser motivo para que la compañía de seguros rechace abonar la indemnización de la responsabilidad civil.

La Sentencia nº 327/2016 de la Sala 1ª de lo Civil del TS desestimó el recurso de casación de un conductor que circulaba con un contenido de alcohol en sangre superior al permitido. La aseguradora formuló demanda de reclamación de cantidad en ejercicio de acción de repetición contra su asegurado por las cantidades satisfechas extrajudicialmente. El demandado tenía contratada póliza de seguro obligatorio y seguro voluntario por cuantía ilimitada. La aseguradora sostuvo que en las condiciones generales del seguro se excluyen para la modalidad de suscripción voluntaria, en el artículo 24, apartado d), las consecuencias de los hechos «que se produzcan hallándose el conductor asegurado en estado de embriaguez... Se considera que existe embriaguez cuando el grado de alcoholemia sea superior a 0,5 gramos...». El TS da la razón a la compañía de seguros porque en este caso constaba la firma del asegurado en una cláusula contenida en la póliza en la cual se hacía una referencia expresa, con la debida identificación por la designación del modelo, al documento de cláusulas limitativas , el cual fue aportado por la parte actora. Por otra parte, en el

documento de cláusulas limitativas constaba la exclusión a que se hacía referencia debidamente destacada en letra negrita.
Es también interesante en ese sentido una sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de la Unión Europea de 23 de octubre de 2012, ante una petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) en el procedimiento entre ***un pasajero que iba de copiloto sin cinturón de seguridad*** *y la compañía de seguros que rechazaba hacerse cargo de la responsabilidad civil derivada del accidente de tráfico, que había provocado importantes lesiones en la cara y cabeza del pasajero.*
Desestimada la demanda de indemnización por el tribunal competente de primera instancia, el afectado apeló ante el Tribunal Superior de Guimarães que fue quién elevó una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la UE, a fin de que éste determinara si esa disposición nacional portuguesa en la que se fundamentaba la negativa a pagar la indemnización era o no compatible con las Directivas comunitarias que regulan la protección de las víctimas de accidentes de circulación.
En la sentencia, el Tribunal de Justicia Europeo declara que las Directivas invocadas por el Tribunal portugués sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, ***no se oponen a que las disposiciones nacionales permitan limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados*** *en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores.*
En España, el artículo 1 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre; BOE núm. 267 del 05 de noviembre) en el caso de daños a las personas, exonera al conductor de responsabilidad "cuando se pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado".
En el artículo 10 señala que, "El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir: a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas".
[438] *La obligatoriedad del casco en las motocicletas y ciclomotores se retrasó notablemente frente a la exigencia del cinturón de seguridad, debido a las presiones de los fabricantes de los vehículos de dos ruedas, tal como reflejan unas declaraciones del entonces Director General de Tráfico, Sr. Martín Palacín recogidas por el periódico ABC de Madrid, de 29 de enero de 1986 (pág.34): "«Ya en el año 1981 -continuó Martín Palacín- se publicó un decreto sobre* ***la obligatoriedad del casco en estos vehículos,*** *que debía haber entrado en vigor en agosto de 1983; pero que* ***se suspendió atendiendo a la petición de la asociación de fabricantes de motos, porque decían que podía hundirse su mercado****.»*
El Real Decreto 1467/1981 de 8 de mayo (BOE núm. 173, de 21 de julio), modificó el Código de la Circulación introduciendo en el artículo 16 un nuevo apartado que decía: "Los conductores y viajeros de motocicletas de cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos, con o sin sidecar, deberán utilizar casco de protección que corresponda cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas; los de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 centímetro cúbicos y los conductores de ciclomotores únicamente cuando circulen por vías urbanas". La Disposición transitoria primera indicaba que el uso del casco de protección para los conductores y pasajeros de motocicletas sería exigible al año de la entrada en vigor del Real Decreto y para los conductores (no dice nada de los pasajeros) de ciclomotores, a los dos años.
El 11 de agosto de 1982 (un año después de la entrada en vigor del RD 1467/1981) se convierte en obligatorio el uso de casco de protección para conductores o acompañantes de motocicletas de 125 o más c.c., tanto en vías urbanas como interurbanas. Para las motocicletas de cilindrada inferior a 125 c.c. y los ciclomotores se convierte en obligatorio en vías interurbanas.
El Real Decreto 3463/1983, de 28 de septiembre (BOE núm. 41, de 17 de febrero de 1984), en su Disposición Transitoria Primera dejaba en suspenso la obligatoriedad contenida en el apartado IV del artículo 16 del Código de la Circulación, relativa a la obligatoriedad de utilización de cascos de protección homologados para los conductores de ciclomotores que circularan por vías interurbanas y que, de acuerdo con la Disposición Transitoria Primera del Real Decreto 1467/1981, era exigible a los dos años de su entrada en vigor. El pretexto fue: "por no haber concluido todavía los estudios que a tal efecto se realizan".
El artículo 118.1 del Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero) por el que se aprobó el Reglamento General de Circulación establecía la exigencia de uso de cascos homologados o certificados por conductor y viajeros de motocicletas y por los conductores de ciclomotores (seguía sin obligar a los pasajeros) tanto en vías urbanas como interurbanas.
La Disposición Transitoria Tercera establecía que en el caso de los ciclomotores la obligación de utilizar casco por parte de los conductores, se exigiría a partir del día 1 de septiembre de 1992.
La Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (BOE núm. 283, de 26 de noviembre), estableció en su artículo quinto que: "Los conductores y, en su caso, los

dispositivos[440] ***de seguridad***[441] en las condiciones[442] y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente[443]. ***Los conductores profesionales***[444] ***cuando***

---

ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan".

El Reglamento General de Circulación 1428/2003, en su texto original, exigió en su artículo 12, casco también para los pasajeros de ciclomotores y permitió transportar un menor de hasta siete años en una bicicleta de dos ruedas, en este último caso sin exigir el casco. Sin embargo el artículo 118.1 obligó a llevar casco a los ciclistas y en su caso, a sus pasajeros, en las vías interurbanas, salvo excepciones. Entró en vigor el 23 de enero de 2004.

La Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril), por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial introdujo la obligación de que los menores de 16 años utilizasen el casco en las vías urbanas. Recordemos que para llevar un menor de hasta 7 años en un ciclo, éste siempre tiene que viajar con casco y el conductor tiene que ser mayor de edad (art. 12.1 RGC). Ahora en una población podemos ver a un adulto circular en una bicicleta sin casco y al menor que lo acompaña ir con él.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre), modificó el artículo 118.1 del Reglamento General de Circulación obligando desde el 06.09.2006 (al día siguiente de su publicación en el BOE también a los conductores y pasajeros de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», a utilizar adecuadamente cascos de protección homologados, cuando circulasen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

[439] *Desde el 01.03.2018 es obligatorio que todos los automóviles nuevos producidos en la Unión Europea vengan provistos del sistema de alerta inmediata (e-call) que llama automáticamente al 112 cuando se produce un accidente aunque también puede activarse manualmente. Esta obligación viene contenida en el Reglamento (ue) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2015.*

[440] *Entre estos dispositivos se encuentran los asientos adicionales para niños que viajan de pasajeros en bicicletas. Deben estar homologados de acuerdo con la norma EN 14344.*

[441] *También es infracción no desconectar el airbag (bolsa autoinflable) frontal cuando viajen menores en el asiento delantero ya que además de poner en situación de peligro al menor se está utilizando inadecuadamente un dispositivo de seguridad (art. 117.2c) del RGC. El responsable de la infracción es el conductor.*

[442] *El diario montañés en su edición digital de 20.12.2013 comenta una denuncia por parte de la Guardia Civil de Tráfico a un pasajero que iba en la parte de atrás de un turismo por circular "inclinado hacia adelante con la espalda totalmente separada del respaldo". El afectado comenta que lo hacía para estirarse a causa de una prótesis de cadera y para escuchar a los compañeros de viaje que iban delante. En la denuncia figura que no llevaba el cinturón correctamente abrochado pero el afectado afirma que si lo llevaba, pero que el agente le denunciaba porque al ir inclinado hacia adelante iba holgado.*

[443] *El desarrollo reglamentario está contemplado en los artículos 117, 118 y 119 del RGC.* ***El artículo 117*** *se ocupa de los cinturones de seguridad y de los sistemas de retención infantil. En este último caso exige en su punto 4) que se coloquen de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Hoy en día se están cuestionando estas instrucciones. Así en Estados Unidos se recomienda su utilización en sentido contrario (a contramarcha) hasta los 2 años, edad que se eleva a 4 años en los casos de Noruega y Suecia. Los datos de esos tres países muestran que los niños que viajan en sillas infantiles orientadas hacia adelante sufren lesiones en la cabeza, cuello, pecho y abdomen que no sufrirían si las sillitas estuvieran orientadas hacia atrás. Por su parte el informe de 8 de julio de 2011 sobre la seguridad vial europea 2011-2020, recomienda en su punto 103 que, hasta la edad de tres años, se instale a los niños en asientos adecuados orientados hacia la parte posterior.*

En el art. 118 *se señala que los pasajeros de motocicletas deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados en vías urbanas e interurbanas pero también indica que cuando las motocicletas cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas. En una motocicleta con sidecar, salvo que tenga estructura de autoprotección, el pasajero debiera llevar puesto el casco, además del cinturón, ya que una salida de vía podría ser trágica para el pasajero si se golpease la cabeza. El Reglamento General de Vehículos no define lo que es una estructura de autoprotección, aunque de la lectura de la normativa de tráfico parece que se trata de una estructura que debe estar situada encima de la cabeza del conductor y abarcar, al menos, parte del costado del vehículo. En el* ***artículo 119*** *del Reglamento General de Circulación se indican los conductores que están exentos del uso del cinturón. En esas exenciones hay también algunos matices*

presten servicio público[445] a terceros no se considerarán[446] responsables[447] del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo[448].

---

dignos de destacar: Habla de exención en el uso del cinturón de seguridad "por razones médicas graves o discapacitadas" sin aclarar que son "razones médicas discapacitadas" o que son "razones discapacitadas". Debía haber indicado "por razones médicas graves o por alguna discapacidad que le dificulte su utilización". También afirma que todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial y no nos aclara nada en el caso de que el certificado venga de un país fuera de la UE. También, en el caso de los cinturones, el art. 119 indica que no sirve un certificado expedido por un médico, sino que debe expedirlo la autoridad competente de un Estado miembro de la UE que se ocupe de la salud, por ejemplo, la Seguridad Social, y en ese certificado no se contempla un período de validez. Respecto al casco, primero afirma que de acuerdo al art. 118.1) del RGC, se exige el mismo certificado y en las mismas condiciones, pero luego dice que este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente, con lo que, en el caso del casco, a diferencia del cinturón de seguridad, si se exige un período de validez y que el médico esté colegiado y ejerza su profesión, aunque al haber indicado "en las mismas condiciones" no queda claro si en caso del casco basta con ese certificado médico o también tiene que aportar uno firmado por la autoridad sanitaria.

La Orden del Ministro del Interior de 08 de febrero de 1993 (BOE núm. 39, de 15 de febrero) por la que se da cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva del Consejo de Comunidades Europeas 91/671/CEE, de 16 de diciembre (DOCE de 31 de diciembre), relativa a la utilización del cinturón de seguridad en la circulación de vehículos a motor, señaló que el certificado médico oficial debía expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio y debía incorporar el símbolo que aparece en la Orden.

En el 2008 la DGT confirmó que la Orden de Interior seguía vigente, que los certificados debían indicar el inicio y fin de su validez, ir firmados por el facultativo que los expidiese con su número de colegiación, disponiendo además del logotipo previsto en la Orden, que pese a los años transcurridos aún no figura en los Certificados, por lo que se estudiarían caso por caso los certificados aportados por las personas denunciadas por no hacer uso del cinturón de seguridad para así determinar su validez, aunque no se ajusten exactamente al contemplado en la Orden Ministerial, recordando además que dicho certificado deberá ser portado en todo momento por los interesados para así poder mostrar el mismo al Agente que así se lo requiriese.

Este es el logotipo que aparece en la Orden Ministerial.

Este es el logotipo que trata de representar el anterior dibujo. Lleva un aspa para indicar que está exento de utilizar el cinturón.

Aunque el certificado médico no tenga fecha de caducidad conviene que esté actualizado también en el caso de las enfermedades crónicas ya que le proporciona mayor credibilidad al conductor o al acompañante, por ejemplo, en la exención del uso del cinturón de seguridad. Además, entre las excepciones del art. 119 RGC no se contempla que estén exentos del uso del cinturón de seguridad los viajeros que abandonen un momento el asiento, por ejemplo, para ir al servicio en un autocar de larga distancia o los pasajeros de los autobuses o autocares en los que se permite que viajen pasajeros de pie. En la excepción contemplada, en ese mismo artículo, para los distribuidores de mercancías (donde debía añadir, incluidos los repartidores de correo) cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros, no se señala una distancia en metros como sucede en varios países europeos donde se cita "100 metros o menos".

[444] La disposición adicional tercera indica quien es un conductor profesional a efectos de esta Ley. También encontramos la definición de "conductor profesional" en el punto 3 del Anexo I del TRLTSV. Los conductores de Uber y Cabify también tendrían la consideración de conductores profesionales.

[445] Por ello, en los taxis es responsabilidad de los pasajeros ponerse el cinturón de seguridad. La definición de servicio público la encontramos en el Reglamento General de Vehículos, en el Anexo II. D): "El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración".

[446] No son los conductores profesionales quienes tienen que deducir por si mismos que no son responsables, por eso sería mejor que dijese "no serán considerados responsables".

Por razones de seguridad vial, ***se podrá prohibir***[449] la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla[450], en los términos que se determine reglamentariamente[451].

---

[447] Leyendo este apartado parece que se puede sancionar a una persona por llevar un menor en un taxi sin dispositivo de retención infantil contradiciendo lo que señala el art. 119.2a) del Reglamento General de Circulación.

[448] Es una mala redacción porque parece dar a entender que los conductores particulares sí son responsables. Además, debe tenerse en cuenta que servicios públicos a terceros sólo los pueden prestar conductores profesionales. En el caso de menores el responsable solidario en cuanto a la multa económica sería el tutor, padre, acogedor o guardador legal y no el taxista.

[449] Desde el 1 de octubre de 2015, los menores (es decir, hasta que cumplan 18 años) que midan 1,35 metros o menos deberán viajar en los asientos traseros del vehículo (si tiene 18 años o más, aún con esa estatura podría viajar delante), en su correspondiente sistema de retención Infantil (SRI) [con lo que si lo lleva colocado un menor adolescente debiera denominarse sistema de retención infanto-juvenil (SRIJ)]. Esta novedad surge de la modificación del artículo 117 del Reglamento General de Circulación, mediante el R.D. 667/2015, de 17 de julio (BOE núm. 171, de 18 de julio). Esta modificación fue aclarada a través de la Instrucción 15/S-139 de la DGT.

En esta modificación se establecen tres excepciones: a) que las plazas traseras ya estén ocupadas por otros menores de edad de estatura no superior a 135 cm, b) que no sea posible instalar todas los SRI (sillitas) necesarios por no existir suficiente espacio físico en el vehículo (por ser las otras sillitas muy anchas) o resultar imposible colocar SRIs y c) que se trate de un vehículo biplaza (por ejemplo, vehículos deportivos, algunos históricos o los mixtos adaptables) y por ello no disponga de asientos traseros.

Eso implica que en un cuadriciclo ligero que puede ser conducido por un conductor de 15 años podría viajar un bebé en el asiento del copiloto con un sistema de retención homologado, lo cual no deja de ser sorprendente.

Si no caben más que dos sillitas en los asientos traseros se puede instalar una en el asiento del copiloto. Si esa sillita está orientada hacia adelante no hay que desactivar el airbag (art. 117.3 RGC).

Siguen vigentes la exención del art. 119 del RGC como sucede en un taxi cuando circula en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, ya que se le permite transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 cm sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

No se ha tenido en cuenta la posibilidad de que en un turismo corriente un bebé pueda viajar en el asiento del copiloto en posición invertida en el caso de que vaya un adulto solamente.

En la nueva redacción se ha olvidado el legislador de prohibir que viajen menores de 3 años en los turismos (y similares) y en los vehículos de mercancías que no cuenten con cinturones de seguridad.

La Instrucción 06/S-87 de 04.10.2006 recuerda que la Disposición Adicional Segunda del Reglamento General de Circulación no obliga a que los vehículos lleven cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados si en el momento de su matriculación no estaban obligados a ello y llega a la conclusión de que "otros sistemas de retención" no incluye a los sistemas de retención infantil, por ser de carácter móvil, y que por lo tanto es obligatoria su utilización independientemente de la fecha de matriculación del vehículo.

Además, el primer apartado de esa Disposición Adicional Segunda dice que no es obligatorio utilizar los cinturones de seguridad "en aquellos vehículos que no los tengan instalados". Tenía que haber indicado que "no los tuviesen instalados de origen" y una fecha, a partir de la cual ya eran obligatorios.

Curiosamente, el artículo 117.5) señala que "la falta de instalación de los cinturones de seguridad" es sancionable.

Esta reforma se hizo para dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Directiva 2014/37/UE de la Comisión de 27.02.2014 que modificó la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de los cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

[450] No se señala una edad o talla concreta salvo en el casco de protección que están obligados a utilizar los menores de dieciséis años, tanto en vías urbanas como interurbanas.

[451] Art. 117 del RGC que incorpora a nuestro ordenamiento jurídico las previsiones establecidas en la Directiva 91/671/CEE del Consejo y sus modificaciones, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

El TRLTSV debiera tener en cuenta la salud de los pasajeros. El 09.01.2018 la agencia EFE informaba que la Organización Médica Colegial (OMC) y el Comité Nacional para la Prevención del Tabaquismo (CNPT)

5. ***Queda prohibido circular con menores de doce años[452] como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar[453], por cualquier clase de vía.*** Excepcionalmente[454], ***<u>se permite esta circulación a partir de los siete años</u>[455], siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos[456], utilicen casco[457] homologado[458]*** y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente[459].

---

han presentado un Decálogo a los portavoces de los Grupos Parlamentarios de PP, PSOE, Ciudadanos y Podemos para avanzar e impulsar la prevención y el control del tabaquismo solicitando entre otras medidas que no se permita fumar en los vehículos en presencia de niños o mujeres embarazadas.
En España al no establecerlo el TRLTSV, las C.C.A.A. aprovechan sus leyes de adicciones para ampliar los espacios sin tabaco. Así, por ejemplo, la Ley Ley 1/2016, de 7 de abril, del País Vasco, de Atención Integral de Adicciones y Drogodependencias, en su art. 40.2t) prohíbe fumar en las estaciones de autobuses, salvo los espacios que se encuentren por completo al aire libre, vehículos o medios de transporte colectivo urbano e interurbano, vehículos de transporte de empresas, taxis, ambulancias, funiculares y teleféricos.
El Gobierno Balear quiere aprobar una nueva Ley de Adicciones en 2018 para prohibir fumar en vehículos en los que viajen menores.
El 13 de marzo de 2014, la reina inglesa sancionó una modificación a la "ley de familias y de niños" que entre otros cambios estableció la prohibición de fumar en Inglaterra (en el resto del Reino Unido están en marcha iniciativas similares) en los vehículos que lleven pasajeros menores de 18 años, aunque falta su desarrollo reglamentario.
En Estados Unidos son varios los Estados que prohíben fumar en los vehículos si hay niños presentes. Los primeros Estados en adoptar estas leyes fueron Arkansas y Luisiana en 2006, a los que se sumaron Puerto Rico (Estado libre asociado), California, Maine, Utah y Oregón, aunque varía entre ellos la edad de los niños que se tiene en cuenta para la prohibición ya que, dependiendo del Estado, puede ser aplicada hasta que cumplan 18 años.
En Canadá son también numerosos las provincias que prohíben fumar estando presentes en el vehículo menores de 16 años.
Desde diciembre de 2014 no es posible fumar en un vehículo que transporte menores en todos los Estados de Australia.
En Francia no se prohíbe tener un cigarrillo en la mano, lo que se sanciona según el art. R412-6 es que el cigarrillo impida una conducción correcta, es decir, que el conductor pueda ejecutar cómodamente y sin demora las maniobras necesarias para conducir con total seguridad. Son los agentes de tráfico quienes tienen capacidad para juzgar si se puso en riesgo la conducción. Durante 2017 se han efectuado algunas denuncias, pero la mayoría fueron sobreseídas.

[452] *Los menores de 12 años si no van con el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos no pueden viajar ni en ciclomotor ni en motocicleta. Al exigir el art. 12.2) del RGC que sea mayor de 12 años nos encontramos con la duda de si puede viajar el día que cumple los doce años. La única norma sobre aplicación de edades el día en que se nace la tenemos en el artículo 315 del Código Civil: "La mayor edad empieza a los dieciocho años cumplidos. Para el cómputo de los años de la mayoría de edad se incluirá completo el día del nacimiento".*
Sin embargo, el Tribunal Supremo (STS de 26 de mayo de 1999) ha dictaminado que a efectos penales se es menor de edad si el día en que se cumplen años se nació antes de la hora en que se cometió el delito, y de no conocerse la hora se aplicaría la máxima "in dubio pro reo". Por ello este artículo del TRLTSV no fue desarrollado correctamente en el RGC.

[453] *Da a entender que existen también ciclomotores con sidecar. El Reglamento General de Conductores no prohíbe expresamente la presencia de sidecar en ciclomotores y motocicletas, pero el Reglamento General de Vehículos al ocuparse en su art. 16 de los dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica sólo parece contemplar la posibilidad de que los sidecars vayan adosados a motocicletas.*

[454] *Sobra el término "excepcionalmente". No tiene sentido que diga eso y luego dé todo tipo de facilidades para transportar un menor.*

[455] *En este caso, si la motocicleta tiene sidecar parece que podrían viajar dos menores, uno detrás del conductor y otro en el sidecar.*

[456] *El Reglamento General de Circulación debiera aclarar cómo se comprueba la autorización de los padres o del tutor, es decir si basta con una fotocopia del DNI y una autorización por escrito o si debe sellarse en una Jefatura de Tráfico o tramitarse a través de un juzgado o notaría. Podemos ver que exige la autorización de ambos, del padre y de la madre o del tutor y en este caso para mantener la concordancia debía añadir "o*

[460] *(Animales como pasajeros en ciclomotores y motocicletas)*

6. ***Se prohíbe instalar o llevar***[461] ***en los vehículos inhibidores***[462] ***de radares o cinemómetros*** o cualesquiera otros instrumentos[463] ***encaminados a eludir*** o a interferir en el ***correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico***[464], así como emitir o hacer señales con dicha finalidad[465]. Asimismo, ***se prohíbe utilizar***

---

la tutora". Dado que el riesgo es igual independientemente del parentesco parece que la norma trata de trasladar la responsabilidad a los padres o tutores de acuerdo con el artículo 72 de la Ley.

[457] *La ley obliga a los menores a utilizar casco, aunque circulen en una motocicleta o sidecar con estructura de autoprotección lo que se contradice con lo dispuesto en el art. 118.1 del RGC.*

[458] *Si viajan en sidecar y éste cuenta con cinturón de seguridad, parece obligar a llevar casco también. En este caso no se tiene en cuenta la altura del menor que viaja en sidecar por lo que utilizaría el cinturón de seguridad con un elevador si fuese necesario. Si no lleva instalado cinturón de seguridad, el menor viajaría simplemente con el casco.*

[459] *Artículo 12 del Reglamento General de Circulación.*

[460] *El Código de Circulación australiano prohíbe llevar expresamente animales entre el conductor y el manillar mientras el RGC en su art. 12.2b) señala que "En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta" pero no prohíbe llevar expresamente a un animal.*

La Voz de Galicia en su edición de 26.09.2017 comenta que un conductor fue denunciado por llevar a su hijo de 4 años en las rodillas sujetando el volante mientras circulaba por el municipio de Ponteareas. La madre mientras tanto grababa la escena. Concluye la información diciendo que debido al riesgo, la Guardia Civil puso los hechos en conocimiento de la Fiscalía de Menores y del Fiscal de Seguridad Vial, por si debía tomarse otra medida cautelar o sancionadora.

[461] *Debiera indicar "llevar instalados" o "llevar en estado operativo" o "cuando su instalación tenga como propósito eludir…". Al no estar prohibida su comercialización, un transportista podría llegar a ser sancionado por "llevar" esta mercancía, aunque fuese destinada a la exportación a un país en el que no se prohíban los inhibidores. Lo mismo sucedería si se transportase a una Academia de enseñanza de electrónica, aunque estuviera en una caja sin abrir, y también sería de aplicación a una dotación de agentes de tráfico que lo incautase y lo llevasen en su vehículo.*

Téngase en cuenta que aunque se destinen a la exportación esos aparatos, siempre, en España y en el extranjero, van a estar destinados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

El artículo 77h) señala que es infracción muy grave llevar instalados inhibidores y no indica nada sobre llevarlos. Lo mismo sucede en la tabla que contempla los puntos que se descuentan con cada infracción.

[462] *Constituye una infracción muy grave [art. 77 h)] que tiene asociada, de manera específica y especial, una multa de 6.000 euros [art. 80.2 c)] y la pérdida de 6 puntos (apartado 5 del Anexo II).*

El periódico inglés "The Sun" en su edición de 23.04.2008 (https://www.thesun.co.uk/news/6126475/driver-jailed-flipping-camera/), informa que un conductor británico fue condenado a una pena de prisión de 8 meses y a un año de suspensión del permiso, por obstrucción a la justicia, por llevar conectado un inhibidor de radar y además hacerle hasta tres veces "la peineta" a las cámaras de video de la policía. Los agentes que investigaron el delito no pudieron determinar a que velocidad circulaba pero encontraron el inhibidor, en un río, cerca del domicilio del conductor.

[463] *"Cualesquiera" debiera ir detrás del sustantivo.*

[464] *La redacción sería más apropiada si dijese "tanto los sistemas de control como los de vigilancia de las infracciones de tráfico". Así, si alguien altera con un ordenador paneles de mensajes variables no podría ser sancionado por este artículo sobre todo si los mensajes se refiriesen a informaciones sobre el estado de la vía, distancias, consignas de seguridad vial, planes de seguridad vial puestos en marcha por las autoridades, etc.*

[465] *Lo que se está viendo es que las redes sociales y los móviles permiten informar con extraordinaria rapidez de la situación de los radares móviles. Por ello, la Guardia Civil cambia al mismo ritmo la ubicación de estos radares para que no dé tiempo a que se difunda dónde están colocados e incluso sus agentes tienen instaladas aplicaciones que les permiten conocer que es lo que se está difundiendo. Esta circunstancia va a obligar a que se potencie la utilización del helicóptero y de drones para detectar infracciones, especialmente de velocidad y de prioridad de paso. Con el mismo fin la DGT está instalando radares portátiles pequeños que funcionan sin cables y pueden instalarse en cualquier vehículo, en un trípode, en el guardarraíl o esconderse tras un arbusto.*

mecanismos de detección[466] ***de radares o cinemómetros***[467]***.***

7. Quedan excluidos de esta prohibición los ***mecanismos de aviso***[468] que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

Artículo 14[469]. Bebidas alcohólicas[470] y drogas[471].

1. No puede[472] circular ***por las vías objeto de esta ley***, ***el conductor***[473] ***de cualquier vehículo***[474] ***con tasas de alcohol***[475] ***superiores a las que reglamentariamente se determine***[476]***.***

En este apartado también estaría incluido el dar ráfagas de luz advirtiendo de la presencia de los agentes o de la ubicación de un radar móvil. La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 lo sanciona como infracción leve con 80 € por infracción al artículo 43 del TRLTSV y al 100.2) del RGC.
Es importante que en una próxima modificación de la Ley de Seguridad Vial se prohíban este tipo de avisos por las redes sociales entre conductores. Hay que tener en cuenta que al avisar de la presencia policial no sólo se está colaborando con posibles infractores sino avisando a posibles delincuentes (asaltantes de viviendas, contrabandistas, narcotraficantes...) de la presencia policial.

[466] *Esta redacción implica que los inhibidores no se pueden instalar o llevar, pero los detectores se pueden instalar y llevar y sólo se sanciona su utilización.*
El 15.06.2016 numerosos medios se hacen eco de que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo Núm. 1 de Segovia sentenció que "la simple instalación de estos mecanismos no es una acción típica o antijurídica. Por ello la administración debe probar que la sancionada utilizó dicho detector, no simplemente la instalación". Para comprobar el tipo de aparato, los agentes de tráfico deben acceder al interior del vehículo y debemos tener en cuenta que ya el Tribunal Supremo (STS Recurso de Casación núm. 1756/2003) dictaminó que "… según reiterada jurisprudencia, no es equiparable el registro de un domicilio, protegido por la Constitución, artículo 18.2, con el registro de un vehículo, salvo en el caso de que constituya de hecho un domicilio domicilio, pues la protección constitucional solo se refiere al primero, como lugar donde se desarrollan esferas de privacidad del individuo".

[467] *Su utilización está anudada a una sanción de 200 euros (infracción al art. 76.g) e implica la pérdida de 3 puntos (nuevo apartado 20 del Anexo II)*

[468] *Se refiere a los GPS que suelen tener una base de datos conteniendo datos de los radares fijos existentes y su situación en las vías. Parece que, si se utiliza una aplicación en el móvil para informar, sin utilizar las manos, a otros usuarios de la presencia de radares móviles tampoco sería sancionable ya que no es un instrumento concebido para eludir los sistemas de vigilancia de las infracciones de tráfico …*
Este apartado contradice los esfuerzos que hacen las propias autoridades para concienciar a los conductores de los límites de velocidad.

[469] *Este artículo diferencia con claridad las bebidas alcohólicas de las drogas, alejándose de las interpretaciones de aquellos a los que les gustaría que fuesen incluidas también dentro del concepto de drogas, al considerarlas una droga social.*

[470] *El diario digital alemán INGENIEUR.DE, informaba en su edición de 23.03.2016 que investigadores de la Universidad de Würzburg han desarrollado un sistema laser que es capaz de detectar, al pasar delante de él, la cantidad de alcohol exitente en el aire de un vehículo. Es un sistema muy preciso ya que activa la alarma tan pronto como calcula que el conductor tiene un 0,1 por mil de alcohol en sangre. Y también puede detectar el contenido de alcohol en sangre de los acompañantes.*

[471] *La utilización del término genérico "drogas" evita que se hagan interpretaciones restrictivas sobre estas sustancias y al englobarlas en una sola palabra permite que se pueda dejar de utilizar la expresión "sustancias análogas".*

[472] *"Poder" realmente puede, y eso se comprueba a diario, por ello quedaría mejor si se cambiase "no puede" por "no debe" e incluso sería más preciso si dijese "El conductor de cualquier vehículo tiene prohibido conducir …"*

[473] *Aquí nos encontramos con que un conductor (incluso podría darse el caso de que esa fuera su profesión) que va de pasajero en un vehículo no puede viajar como tal pasajero con una tasa de alcohol superior a la permitida por el RGC ya que no conduce, pero si circula. El artículo no señala que deba estar conduciendo, además a un conductor al que se impide conducir por excederse en la tasa de alcohol, si es sustituido por un conocido tampoco podría ir con él ya que "estaría circulando".*

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo ***con presencia***[477] ***de drogas***[478] ***en el organismo***[479]**,** de las que ***se excluyen aquellas sustancias que se***

---

[474] *Es decir, incluye ciclistas y profesores de autoescuela. En materia de presencia de drogas se pasa a la "tolerancia cero".*

[475] *En Estados Unidos, en 1984, se aprobó la ley de la edad mínima para beber y comprar bebidas alcohólicas, fijándola en 21 años, y en 1987 esa ley fue declarada de aplicación nacional por el Tribunal Supremo.*

Los Estados Unidos son uno de los 4 países desarrollados que tiene una ley de aplicación nacional de este tipo por encima de los 18 años, siendo los otros Corea del Sur (19) Islandia (20) y Japón (20).

[476] *La solución no puede ser sólo la sanción siendo preferible la prevención. El uso del alcolock, el mecanismo que dificulta el uso del vehículo a los conductores ebrios es una solución aceptable y por ello la UE publicó el pasado 25.04.2015 en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva (UE) 2015/653, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.*

Se trata de actualizar los códigos y subcódigos adicionales o restrictivos armonizados del Anexo I de la anterior Directiva, de tal forma que algunos desaparecen, se fusionan o se abrevian, a la par que son introducidos otros nuevos. Entre éstos destaca un código armonizado que facilita la implantación y aceptación de los dispositivos de bloqueo por alcoholemia (alcolocks). Varios Estados miembros disponen (o tienen previsto hacerlo en un futuro próximo) de normas que limitan el derecho a conducir de determinados conductores, pues sólo les permiten ponerse al volante de vehículos equipados con este tipo de dispositivos.

El código dice así "69.- Limitación a conducción de vehículos equipados con dispositivo antiarranque en caso de alcoholemia conforme a la norma EN 50436. La indicación de una fecha de caducidad es optativa [por ejemplo "69" o "69 (01.06.2018)"]"

[477] *Es importante observar que dice: "presencia" y no "bajo los efectos" o "bajo la influencia". Si hay presencia y ésta no afecta a la conducción es una infracción administrativa muy grave que implica la pérdida de 6 puntos.* ***Si la conducción se ve afectada entonces es delito*** *y se aplica el artículo 379.2 del Código Penal. Este último artículo no exige la demostración de una puesta en peligro concreto (es un delito de peligro abstracto), bastando solamente con que el conductor presente síntomas de haber ingerido drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y que esa ingestión está afectando a la conducción, o basta con la tasa objetivada de alcoholemia. Tampoco es necesario la producción de un ulterior resultado (delito de mera conducta o actividad).*

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 1 de Vitoria-Gasteiz remitió, al Tribunal Constitucional, testimonio del Auto de 22 de noviembre de 2016 por el que el referido Juzgado planteó cuestión de inconstitucionalidad en relación con los artículos 14, 77 c) 80.2 y los puntos 2 y 3 del anexo II del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por entender que infringían los artículos 9.3, 14 y 25.1 CE. Junto con el testimonio del referido Auto se acompañó también testimonio de las actuaciones. El escrito quedó registrado en el Tribunal Constitucional el 21 de diciembre de 2016. Entre otras consideraciones, el TC estimó que el TRLTSV al tipificar como infracción administrativa conducir «con presencia en el organismo de drogas», respeta el principio de taxatividad, pues enuncia con claridad, precisión y de forma inteligible la conducta prohibida. Por ello el 19.12.2017 acordó la inadmisión a trámite de la cuestión de inconstitucionalidad.

En Estados Unidos, en numerosos estados, está prohibido llevar abiertos envases con contenido alcohólico dentro del vehículo. En Alemania, los médicos consideran que una persona está ebria, a partir de 0,1 gr de alcohol en litro de sangre.

[478] *Las pruebas de detección de drogas se conocen en la jerga policial como el "drogotest". Es interesante observar que mientras para el alcohol se habla de tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, en el caso de las drogas la dificultad de relacionar la cantidad de drogas existente en la saliva con la existente en la sangre ha hecho que el legislador haya tomado el camino más fácil prohibiendo la mera presencia de drogas en el organismo.*

Eso puede cambiar debido a los avances tecnológicos. El 15.03.2017 el periódico digital www.laestrelladigital.es publica un artículo informando que durante 2017 la DGT empezará a utilizar el dispositivo DrugSIP Mobility que es capaz de detectar ***hasta 10 tipos de estupefacientes simultáneamente.***

[479] *Debiera haber indicado que la presencia en el organismo está limitada a la que se pueda detectar en la saliva o en la sangre ya que la presencia, por ejemplo, en el cabello de una persona puede constatarse muchos días después de la última ingesta.*

Lo que parece estar demostrado es que un fumador pasivo de droga no absorbe suficiente droga para dar positivo en un test de sangre u orina.

utilicen bajo prescripción facultativa[480] ***y con una finalidad terapéutica***[481]***,*** siempre que ***se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción***[482] establecida en el artículo 10.

2. El conductor de[483] un vehículo[484] está obligado[485] a someterse a las pruebas[486] para la detección de alcohol[487] o[488] de la presencia[489] de drogas[490] en el organismo[491], que se

---

La Agencia EFE en una comunicación publicada para sus abonados el 20 de mayo de 2014, recoge unas manifestaciones de Juan Carlos González Luque, al que califica, en aquel momento, como "Jefe de investigación de la DGT" en las que éste afirma que "Lo importante es que se sepa con claridad que un resultado positivo de cualquier droga en saliva significa un consumo reciente, supone no más de cinco o seis horas desde el momento en que se ha consumido hasta el momento de la prueba".
Según esta información, la primera prueba que realizan los agentes es una "prueba de cribado", que valora la presencia cualitativa de droga en saliva y permite conocer si ha habido consumo reciente, en el entorno de las cinco horas previas. En caso de que esta prueba resulte positiva se hace una segunda y se envía esta muestra de saliva al laboratorio toxicológico para la determinación cuantitativa de cada sustancia que aparece.
Esta segunda muestra es una confirmación de la primera y con ambas las fuerzas policiales determinan el procedimiento administrativo o penal que se abre. Por otra parte, la persona a la que han tomado la muestra tiene la posibilidad de pedir una prueba de contraste en sangre, en un centro sanitario, que es a su costa si resulta positiva.
No obstante, prosigue la información, González Luque ha asegurado que tanto las pruebas de saliva como la de sangre, en caso de que se solicite, deben realizarse en unos tiempos "prudenciales" para poder valorar la presencia de droga antes de que se elimine del organismo.
El Dr. González Luque recomienda que esta prueba en sangre no se realice más allá de una hora u hora y media desde la prueba de saliva porque de lo contrario "el perfil de las sustancias encontradas en sangre obedecerá al tiempo transcurrido desde el consumo y, a lo mejor, en vez de aparecer determinadas sustancias activas aparecen sus metabolitos".
La Instrucción 2015/S-137 de la DGT señala: "Con objeto de que la prueba de contraste se pueda realizar con todas las garantías, y con la fiabilidad de que el resultado refleje la situación del individuo en lo que se refiere a la medición de su grado de impregnación alcohólica o de presencia de drogas en el momento de la conducción, será imprescindible que la prueba de contraste se realice en el plazo más breve posible y, preferentemente, en las 2 horas siguientes a la realización de la primera prueba.
[480] *Ni este artículo, ni el 27 del RGC exigen que un conductor que utilice drogas bajo receta médica lleve encima un certificado médico que justifique la presencia de esas drogas en el organismo.*
[481] *Ejemplo: marihuana, metadona o parches de morfina para el dolor. El conductor debería llevar un certificado médico donde figure el tratamiento. El certificado debe estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio, de cualquier provincia, indicando el periodo de validez, con el anagrama que viene regulado en la Orden de 8 de febrero de 1993 (BOE núm. 39, de 15 de febrero). Eso no impediría que fuese sometido a las pruebas porque, aunque puede estar en tratamiento eso no impide que pueda estar consumiéndolas. Incluso existe el riesgo de que un conductor consuma drogas y pueda pretender que el certificado le sirva de coartada. También podría ocurrir que el conductor consumiese una cantidad mayor de droga de la establecida por el médico, pero estuviese en condiciones de conducir.*
[482] *En el artículo 10 no figura esta forma de construcción típica del inglés sino la más española "atención" y aquí debía haberse vuelto a poner. No está claro porque se permite conducir si las drogas terapéuticas no afectan a la conducción ya que tampoco afectaría a la seguridad vial la presencia de drogas en el organismo si el conductor es capaz de utilizar el vehículo con "diligencia, precaución y no distracción".*
El Manual Oficial de Seguridad Vial y Vehículos a Motor de Florida, de 2017, clasifica las distracciones en 3 tipos: distracción visual (retirar la vista de la vía); distracción manual (retirar las manos del volante) y distracción cognitiva (ir pensando en cualquier otra cosa mientras se conduce).
[483] *Son los conductores de vehículos (los jinetes están exentos al no conducir un vehículo de acuerdo con la definición contemplada en la Ley) los que quedan obligados y si se hubiera querido que los agentes también quedasen obligados a practicar las pruebas tendría que haber dicho algo semejante a: "... por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico que las practicarán siempre que lo consideren oportuno y en cualquier caso cuando se aprecien síntomas de consumo de bebidas alcohólicas o se produzcan daños personales durante el accidente..." Ante la ausencia clara de una obligación por parte de los agentes de realizar una prueba de drogas y/o alcoholemia, las propias policías elaboran protocolos internos para que se efectúen esos controles, así la Guardia Civil, en caso de accidente, siempre efectúa las pruebas de alcoholemia y si en el accidente resultan heridos graves, fallecidos o se dan circunstancias de especial relevancia (menores*

implicados, autobuses, transportes especiales u otros) también le realiza a los conductores implicados, las pruebas para la detección de drogas. Si existen razones justificadas que impiden realizar estas pruebas, los equipos de atestados de la ATGC, solicitan al Juez, mediante oficio motivado, la conveniencia de que se aproveche la muestra de sangre extraída con finalidad terapéutica en los Centros Sanitarios a donde hayan sido evacuados los conductores, para la realización de una prueba pericial que permita conocer la posible existencia en su organismo de drogas tóxicas o alcohol en sangre.
El art. 21 del RGC indica que: " Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico ***podrán someter*** *a dichas pruebas ..."*
Pero debe tenerse en cuenta que, si se produce un accidente y no se efectúan pruebas de alcoholemia o de drogas sin una motivación clara, el fiscal podría pensar que el agente está omitiendo el deber de perseguir el delito ya que no está cumpliendo adecuadamente con su deber de averiguar lo sucedido al no efectuar esta prueba, pudiendo hacerlo.
El Correo de Andalucía en su edición de 20.12.2014 comenta que unos policías locales fueron absueltos por la Audiencia Provincial de Sevilla de encubrimiento y omisión del deber de perseguir delitos en un caso de un accidente con víctima mortal por no practicar la prueba de detección de alcoholemia. Los policías declararon que no la efectuaron porque no apreciaron "ningún" síntoma de que estuviera bajo los efectos del alcohol.
[484] Un ciclista, un jinete, una persona que conduce ganado nunca pueden cometer un delito por conducir bajo los efectos del alcohol, ya que no conducen un vehículo de motor o un ciclomotor, aunque sí pueden ser sancionados administrativamente por no respetar las normas o verse implicado en un accidente y por ello, en estos casos, si son requeridos, tienen la obligación de someterse a las pruebas de detección reglamentarias.
En Italia si se puede sancionar a un ciclista o a un jinete por ir ebrios ya que allí está prohibido conducir bebido sobre cualquier medio de transporte.
[485] Sería más apropiado que dijese: "pueden ser obligados" ya que se cometen muchas infracciones donde no tiene sentido que se aplique esta obligación, como, por ejemplo, no haber pasado la ITV. Si el conductor se negase a efectuar las pruebas se le sancionaría administrativamente por este artículo o bien por el art. 383 del Código Penal que se ocupa de la negativa de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.
Si se le para y huye antes de ser informado de que va a ser sometido a las pruebas de detección alcohólica no sería de aplicación este artículo ya que no llegó a comunicársele que iba a ser sometido a estas pruebas pero se le sancionaría por infracción grave al artículo 36.6) de la Ley 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que se refiere a la desobediencia a los agentes de la autoridad.
[486] Esta regulación, proviene de la Resolución del Consejo de Europa de 18 de abril de 1973, que adoptó unas normas uniformes para la «represión de las infracciones cometidas con ocasión de conducir un vehículo a motor bajo la influencia del alcohol».
En la misma se dice: «Que se impongan sanciones penales al que conduzca un vehículo a motor por la vía pública bajo la influencia del alcohol, si se demuestra su ineptitud para conducir si su tasa de alcoholemia es de 80 mg por 100 ml (0,8 por mil), al menos. Los Estados miembros son libres en todo caso de fijar una tasa de alcoholemia inferior».
[487] Tanto si tiene permiso o licencia como si carece de ellas. En este último caso se le aplican las tasas de los conductores noveles. Si el vehículo no necesitase autorización administrativa entonces se aplicaría la tasa exigida, en general, a los conductores (Instrucción 99-S-36).
En la Feria de Abril de Sevilla, por ejemplo, a lo largo de los años, se ha ido detectando la presencia de alcohol en algunos conductores de coches de caballos y una sanción posible en estos casos podría consistir en retirarle temporalmente la licencia municipal que le permite conducirlos.
[488] Quedaría mejor si la redacción no utilizase la conjunción "o" y la sustituye por "y" del modo siguiente: "a las pruebas de detección de la presencia de alcohol y de drogas en el organismo o de ambas" ya que parece que el agente tiene que optar por una de las dos. El RGC en su artículo 28.1, aclara esta duda ya que establece: "b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior (drogas)."
[489] A diferencia de lo que sucede con el alcohol en el art. 20 RGC, nos encontramos que no existe un límite máximo en materia de drogas lo que es comprensible si tenemos en cuenta la enorme variedad de productos que se consideran drogas y sus mezclas.
El periódico "El País" en su edición de fecha 28.04.18 se hace eco de la aparición de las denominadas "drogas silenciosas", unas 35 sustancias psicoactivas nuevas y desconocidas se han instalado en el mercado de estupefacientes en España desde que fueran detectadas en 2015 por el Sistema de Alerta

practicarán por los agentes de la autoridad[492] encargados de la vigilancia del tráfico[493] en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas. Igualmente, quedan

---

Temprana, dependiente del Pan Nacional sobre Drogas (PNSD) del Ministerio de Sanidad. La mayoría de ellas son indetectables en los test de hospitales o análisis de laboratorio que se emplean para las revelar el consumo de los estupefacientes tradicionales.

[490] Los tribunales han diferenciado en ocasiones entre drogas duras o tóxicas y drogas blandas. Aunque se considera que todas las drogas son nocivas, la diversidad en los daños que causan influye en la gravedad de la pena en la praxis jurisprudencial.

El art. 368 del Código Penal distingue entre sustancias que causan grave daño a la salud, y las demás. Entre las que causan un grave perjuicio para la salud se encuentran: morfina, heroína, metadona –metasedin-, bupremorfina-, destropoxifeno, metacualona, cocaína, crack, speedball, cocaína sintética o sidocaina, ácido lisérgico (LSD), anfetaminas, speed, metanfetaminas, y las llamadas drogas de diseño. Estas últimas son preparadas en laboratorio a partir de sustancias químicas "no naturales" y pueden tener efectos opiáceos, alucinógenos o estimulantes. Las más conocidas son las Feniletilaminas y sus análogos, las derivadas del fentalino o de la meperidina, las arihexilaminas, las derivadas de la metacualona, etc.

Entre las que no causan grave daño a la salud, podemos encontrar: los derivados del cáñamo índico (marihuana, hachís) y las benzodiacepinas. Su peligrosidad, en mayor o menor medida legal, se relaciona con su capacidad para incrementar su adicción en el consumidor, es decir, su compulsión a tomarlas de modo continuado con necesidad de incrementar la dosis, llegando a afectar el sistema nervioso central del individuo.

Sin embargo, vemos como el TRLTSV no se para en matices y castiga igual la presencia de drogas independientemente de su clase y de su porcentaje en la saliva o sangre del conductor.

[491] La Instrucción 2015/S-137 recuerda que puede darse el caso de doble denuncia en el caso de aquellos conductores que consuman al mismo tiempo drogas y alcohol. Si se tratase de un delito contra la seguridad vial en el boletín de denuncia aparecería la siguiente anotación: "Se instruyen diligencias penales número... entregadas / remitidas al Juzgado de Instrucción número... de....", y no se entregará al interesado, sino que se remitirá a la Jefatura de Tráfico que lo registrará con su número de expediente y lo enviará al Juzgado.

También puede ocurrir que haya una denuncia penal y al mismo tiempo administrativa, una por alcohol y otra por drogas o incluso dos administrativas por esos dos conceptos distintos.

[492] Aunque es un tema penal nos parece importante señalar lo siguiente:

La página web "Confilegal" publicó una información el 15.06.2017 informando que el Tribunal Supremo considera que es compatible la condena simultánea por ***el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas*** *y* ***por el delito de negativa a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia*** *a requerimiento de agente de la autoridad.* ***Según el Supremo, esta doble condena no vulnera el principio de proporcionalidad, ni el principio '****non bis in idem****', que impide castigar dos veces a una persona por un mismo hecho. Entiende la Sala de lo Penal del Supremo, que el legislador ha considerado la punición acumulada de ambos tipos penales como necesaria*** *"para reforzar con una mayor eficacia la tutela penal de los importantes bienes jurídicos personales* ***que están detrás de los riesgos de la circulación vial. De este modo,*** *el alto tribunal desestima el recurso de un conductor que se negó a pasar el 22.04.2016 la prueba de alcoholemia tras ser requerido para ello por una patrulla policial* ***en una calle de Esplugues de Llobregat (Barcelona). Tanto el Juzgado de lo Penal número 25 de Barcelona, como la Audiencia Provincial, consideraron probado que el hombre tenía síntomas evidentes de hallarse bajo la influencia del alcohol. Por ello*** *fue condenado a 1.440 euros de multa por el delito contra la seguridad del tráfico al conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas* ***(artículo 379.2 del Código Penal)*** *y a 6 meses de prisión por el delito de desobediencia a pasar la prueba de alcoholemia* ***(artículo 383), en este último caso con la atenuante de embriaguez. El condenado recurrió en casación al Supremo, entre otros motivos porque se consideraba condenado dos veces por los mismos hechos, algo prohibido por el principio jurídico "non bis idem". El Supremo rechaza el argumento y explica que en este caso no se ha castigado el mismo hecho. Así, en el delito del*** *artículo 379.2 del Código Penal,* ***la conducta punible consiste en conducir el vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, y en cambio, la conducta prevista en el artículo 383 del Código Penal es la negativa a pasar la prueba de alcoholemia. En este segundo delito, el bien jurídico directamente protegido es el*** *principio de autoridad,* ***y, en el caso del primer delito, el bien tutelado es la*** *seguridad vial.*

[493] El juzgado de lo penal núm. 3 de Pontevedra absolvió a un conductor por negarse a hacer el "narcotest" y posteriormente la Audiencia Provincial desestimó el recurso interpuesto por la Fiscalía de Pontevedra contra la primera sentencia. Consideró la Audiencia que los agentes no tenían motivo alguno para habérselo requerido ya que los propios agentes reconocieron en el juicio que el acusado no presentaba síntomas, ni

obligados ***los demás usuarios de la vía***[494] cuando se hallen implicados en ***un accidente de tráfico***[495] ***o hayan cometido una infracción***[496] conforme a lo tipificado en esta ley[497].

---

hizo manifestaciones, ni realizó hechos que los llevasen a presumir que conducía un vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas. El negarse a la prueba de drogas, según la Audiencia, tenía sentido por no encontrarse en ninguno de los supuestos que han ido figurando en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y que están contemplados en el artículo 21 RGC tales como cometer alguna infracción, presentar síntomas de haber consumido alcohol, verse implicado en un accidente de circulación o que la negativa sea en el marco de un control preventivo ordenado por la autoridad. (La Voz de Galicia 31.05.2015).

[494] *Según la ley los peatones pueden ser obligados a someterse a estas pruebas no sólo cuando se vean implicados en un accidente sino también cuando cometan una infracción vial. No tiene mucho sentido que se interprete que en toda infracción se someterá al usuario a una prueba de alcoholemia. Así en una campaña municipal para que la gente cruce por los pasos de peatones nos encontraríamos con un volumen muy grande de afectados y se consumirían cientos de boquillas sin sentido. Si se incluyen los menores de edad y estos últimos diesen positivo habría que ponerlo en conocimiento de su familia (véase el art. 15 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor).*

De todos modos, es necesario el desarrollo reglamentario de esta norma porque en la actualidad andar o correr ebrio no se sanciona y esa circunstancia tampoco atenúa o agrava la responsabilidad.

También pueden ser obligados los pasajeros de un automóvil, lo que no es extraño ya que muchas veces son los causantes o cooperadores necesarios de los accidentes del conductor.

La Voz de Galicia en su edición del 30.05.2017 comenta un incidente en Ourense entre un turismo de autoescuela y otro particular en el que además de destacar que el profesor de la autoescuela dio positivo en drogas y que el conductor de otro vehículo dio positivo en alcohol, destaca que el acompañante que viajaba en el turismo se negó a hacer la prueba de alcoholemia y que por lo tanto fue denunciado.

Ese mismo periódico en su edición del 24.04.2017 había informado de la denuncia a un jinete por circular bajo los efectos del alcohol. En las pruebas obtuvo un resultado de 1,08 y 1,06 mg de alcohol por litro de aire espirado. Como ocupaba más calzada de la necesaria, la Guardia Civil lo denunció y le práctico la prueba de detección de alcohol al haber cometido una infracción al RGC. Los guardias entregaron el caballo a un familiar del jinete.

Aunque en el TRLTSV y en el RGC (art. 20) la presencia de alcohol en sangre o en aire espirado, por encima de las tasas reglamentarias, se considera una infracción muy grave, sin embargo, ninguna de estas dos normas indica cual es la tasa de alcoholemia que puede tener un peatón, un pasajero, un jinete o un conductor de ganado. Por lo tanto, estos usuarios de la vía ***serán sancionados*** *si se niegan a someterse a la prueba de alcoholemia, pero no lo serán por la cantidad de alcohol en su organismo. Eso no impide que sean sancionados por la infracción cometida.*

Para subsanar esta ausencia en la Ley y el Reglamento de Circulación, la Instrucción 99/S36, de 24.06.1999, de la DGT indica que aquel conductor de un vehículo para el que se necesite permiso de conducción y ***no haya obtenido nunca el mismo*** *tendrá a efectos de alcoholemia la misma consideración que un conductor novel mientras que si se trata de un ciclo, un animal de montura o un vehículo de tracción animal la tasa que se aplicará será la que se aplica a los conductores con más de dos años de antigüedad en su permiso de conducción. Una Instrucción no debería tener capacidad sancionadora.*

En el caso del jinete, éste tiene la obligación de controlar en todo momento a su animal y si la prueba de alcoholemia diese positiva sería denunciado en caso de no haber cumplido aquella obligación, tal como señala el art. 17 RGC: "Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas."

A los conductores de caballerías, ganados y vehículos de carga de tracción animal les está prohibido llevarlos corriendo por la vía en las inmediaciones de otros de la misma especie o de las personas que van a pie, así como abandonar su conducción, dejándoles marchar libremente por el camino o detenerse en él."

En algunos países se establece que si un jinete levanta la mano es para indicar a un conductor que se aproxima que el animal está asustado y que debe detener el vehículo.

[495] *La edición digital de la revista "Motorpasion" publica en su edición digital de 25.02.2008 que el 20, de ese mes, un turismo de autoescuela se vio involucrado, sin provocarlo, en un accidente que afectó a otros dos coches y al hacer la prueba de detección de alcohol a todos los implicados en el accidente los agentes comprobaron que el único que presentaba tasas superiores de alcohol a las permitidas era el alumno, y debemos recordar que éste no es el conductor legal, y si lo es el profesor de autoescuela.*

[498] *(Persona que acude a retirar un vehículo requerido por el conductor).*

3. Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado[499] mediante dispositivos autorizados[500], y ***para la detección de la presencia de drogas en el organismo***, en una prueba salival[501] mediante un dispositivo

---

El artículo 9.c) del Reglamento Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, indica que el profesor es "responsable de la seguridad de la circulación"
Incluso se podría pensar que el profesor comete un delito penal como cooperador necesario al colaborar en la ejecución de un hecho penal con un acto sin el cual no se habría efectuado (artículo 28.b) C.P.).
La base para someter a control de alcoholemia al alumno lo encontramos en el art. 14.2) TRLTSV ya que es un "usuario de la vía".
En cualquier caso, el profesor actuó con notable ausencia de profesionalidad al permitir que un alumno acudiese a clases de conducción en esas condiciones. El alumno al no ser responsable, estaría eximido de culpa.

[496] *Se da el caso de muchos conductores que cometen una infracción y sobre todo que se ven involucrados en un accidente y que abandonan el lugar con la excusa de que se encontraban nerviosos para no someterse a las pruebas de alcoholemia sabiendo que a las pocas horas habrá bajado sustancialmente el nivel de alcohol en su organismo. Se ha dado el caso de que algún conductor ha corrido rápidamente a un bar y ha pedido una copa para luego justificar la presencia de alcohol en su cuerpo, sin embargo, los jueces tienden a desestimar el supuesto nerviosismo de los afectados y los condenan.*
En otro caso llamativo comentado por "La Voz de Galicia" el día 05 de marzo de 2015, un conductor fue absuelto porque tras un accidente esperó a la guardia civil bebiendo en un bar y los agentes tardaron dos horas en llegar. Aunque el juez reconoce que el conductor había bebido, estimó que lo había hecho moderadamente en función de diversos testimonios y que la presencia importante de alcohol ahora en aire espirado podía no tener nada que ver con la existente en el momento del accidente.

[497] *Este apartado está desarrollado en el artículo 21 RGC y en él se especifica que sólo podrán someter a la prueba de alcoholemia a los conductores implicados en un accidente, a aquellos que muestran síntomas de consumo, a quienes son parados en el marco de operaciones preventivas de control de alcoholemia o a aquellos que cometen infracciones a aquel Reglamento. Si un conductor no lleva encima el permiso de conducción comete una infracción, pero no puede ser sometido al control de alcoholemia si no existe también alguna de las causas anteriores.*
Existen infracciones como no llevar colocada la pegatina ITV, pero lo es al artículo 12.1) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
Si en un accidente en un terreno privado, un tractor causa daños a una persona se le puede someter a pruebas de detección de alcohol en el marco de una investigación penal pero no acogiéndose a la Ley de Seguridad Vial.

[498] *Debiera contemplarse en la Ley la posibilidad de efectuar pruebas de detección de alcohol a la persona que viene hacerse cargo de un vehículo inmovilizado, por ejemplo, por alcoholemia del conductor. El art. 25 del RGC señala que los agentes de la autoridad pueden permitir a otro conductor habilitado la retirada del vehículo cuando éste les ofrezca garantías suficientes, pero no cita expresamente la posibilidad de hacerle pruebas de alcoholemia.*

[499] *Técnicamente es el aire espirado alveolar ya que los etilómetros descartar el aire inicial y registran el aire medio, que corresponde con el alveolar.*

[500] *Real Decreto 889/2006, de 21 de julio, por el que se regula el control metrológico del Estado sobre instrumentos de medida.*

[501] *Es importante la apuesta del TRLTSV por los dispositivos de detección de drogas en saliva, que se han demostrado seguros jurídicamente, poco intrusivos para los conductores y viables desde el punto de vista policial. El artículo 796.1.7) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal los incluyó previamente en el ámbito penal, a través de la disposición final 1.4 de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio que modificó el Código Penal.*
La cantidad que se extrae está en torno a 300 microlitros. El test de droga mide el consumo de las últimas 6 horas. La proporción de drogas en la saliva está en relación con la existente en la sangre del sujeto, pero existen excepciones como es el caso del tetrahidrocarbocannabinol (THC) principal componente psicoactivo en el cannabis y en el caso de las benzodiacepinas. Esto supone dificultades para detectar correctamente su presencia en el organismo.

autorizado[502] y en ***un posterior análisis de una muestra salival***[503] en cantidad suficiente.

No obstante, cuando existan razones justificadas[504] que impidan realizar estas pruebas[505], se podrá ordenar[506] el reconocimiento médico[507] del sujeto[508] o la

[502] *Los aparatos detectores de drogas son homologados por el Centro Español de Metrología u otro Instituto Oficial autorizado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC). La ENAC es una asociación sin ánimo de lucro y declarada, según el Real Decreto 1715 de 20101, como el único organismo dotado de potestad pública para otorgar acreditaciones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Europeo (CE) n.º765/2008*
Véase también Orden JUS/1291/2010, de 13 de mayo, por la que se aprueban las normas para la preparación y remisión de muestras objeto de análisis por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

[503] *Ahora figura en el TRLTSV lo que ya estaba establecido en el apartado 7, del artículo 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal desde la reforma operada por la Disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2010, de 23 de noviembre. En ese apartado figura:*
7ª *"Las* ***pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas****, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial.* ***Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados,*** *garantizándose la cadena de custodia".*
Por eso no deja de llamar la atención que el diario digital Vozpopuli en su edición del 15.01.2015 señale que el Gobierno reconoce en un documento remitido a Toni Cantó, entonces diputado de UPyD, que la detección de drogas por saliva no es válida sin una prueba posterior en laboratorio.
Si se planteó esta cuestión en el Congreso seguramente fue porque algunos conductores fueron sancionados sin efectuarse ese análisis posterior en laboratorio y ahora tendrían que anularse las multas impuestas sin esa segunda prueba.
Tenemos que tener en cuenta que está pendiente su desarrollo reglamentario.

[504] *Falta aclarar cuáles son esas razones justificadas. Está claro que se puede recurrir a los reconocimientos médicos y a los análisis clínicos por razones médicas justificadas (caso de heridos en accidente o supuestos de enfermedades) que impidan la práctica de la prueba de detección de drogas en saliva. También podría darse el caso de que una persona drogada no pudiese salivar lo suficiente precisamente por estar drogada.*
Además de en esos supuestos por razones médicas, se puede acudir a los reconocimientos médicos y análisis clínicos en caso de carencia de dispositivos indiciarios de detección de drogas in situ o cuando éstos no estén operativos o no cuente el agente con formación específica. No obstante, ha de limitarse esta posibilidad a los supuestos del artículo 21 a), b) y c) del Reglamento General de Circulación (accidente, síntomas evidentes o conducción irregular, e infracción de normas), con exclusión del apartado d) de aquel artículo (programas de controles preventivos).

[505] *Por ejemplo, en caso de accidente con hospitalización. Habría que mandar un oficio al Juzgado de Guardia solicitando mandamiento judicial u oficio para que se realice analítica de las muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos, al conductor implicado, al objeto de la determinación de la tasa de alcohol, así como la presencia y cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos presentes en su organismo. Teniendo que describir de forma precisa los indicios racionales que existen y por los cuales se solicita dicho mandamiento.*
Asimismo, se envía otro oficio al Hospital o Centro donde haya sido trasladado el conductor solicitando la custodia y conservación en condiciones idóneas, de las muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos, y haciendo referencia que se va a solicitar mandamiento judicial para que ordene la práctica de pruebas analíticas sobre dichas muestras, al objeto de la determinación de la tasa de alcohol y la cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos presentes en su organismo. (Pituis, en Guardianes del Asfalto).

[506] *Al utilizar este término parece que, de no seguir las indicaciones de los agentes, el personal médico y de enfermería estaría desobedeciendo a los agentes de la autoridad. El problema para los agentes surge cuando no pueden ponerse en comunicación con el juzgado y en ese caso deben solicitar al Director del Centro, si se han extraído muestras terapéuticas por ejemplo para conocer su grupo sanguíneo, que las guarde para su posterior remisión al juzgado, una vez analizadas.*

realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados[509].

4. El procedimiento, las condiciones[510] y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección de alcohol[511] o de drogas[512] se determinarán reglamentariamente[513].

5. A efectos de contraste, ***a petición del interesado***[514], se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas[515], ***que consistirán preferentemente en análisis***

---

[507] *Se supone que esa orden la dan los agentes que realizan la prueba de alcoholemia o drogas y cabría preguntarse a quienes se refiere como destinatarios de esas órdenes ya que esta redacción permite que pueda ser tanto el supuesto infractor como el personal sanitario.*
También deja para un posterior desarrollo reglamentario, aunque el desarrollo debiera ser legal, cómo deben actuar los agentes en caso de negativa por parte de alguno de ellos y para conocer si el supuesto infractor va en condición de "detenido".
Aquí se obliga al personal sanitario a tener que asumir la responsabilidad por la posible vulneración de derechos fundamentes ya que estas pruebas que están obligados a realizar invaden la intimidad del sujeto sobre el que se realizan, por ello los facultativos siempre exigen el consentimiento del paciente. En eso coinciden con la doctrina del Tribunal Constitucional que exige que en estos casos se respeten los artículos 15 CE (derecho fundamental a la integridad física y moral) y 18 CE (derecho fundamental a la intimidad personal).

[508] *Hubiera quedado más elegante decir "persona" o "conductor" en lugar de "sujeto".*

[509] *Aquí el problema puede presentarse cuando una persona está inconsciente y no da su consentimiento. Se pueden hacer análisis, pero sólo a efectos clínicos ya que para que tuviesen efectos médicos-legales sería necesario su consentimiento, salvo una orden judicial solicitando esa extracción aun estando inconsciente.*

[510] *En algunos países como es el caso de Alemania está prohibida la presencia de alcohol en el organismo de los conductores noveles o hasta que cumplan 22 años.*

[511] *Artículo 22 del RGC.*
La sentencia n.º 499/12 de la Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Valencia señaló que "los agentes policiales pueden encontrarse hasta en tres situaciones en las que la diligencia con el etilómetro resultará fallida: una, cuando el sujeto se somete a las pruebas de detección con normalidad pero el alcoholímetro no refleja ningún resultado, en cuyo caso la disposición del sujeto es plena y el hecho de la frustración de la medición ha de atribuirse a defectos intrínsecos del aparato o de la boquilla; otra, absolutamente contraria, cuando el sujeto se niega a soplar tal y como se le conmina, en cuyo caso y salvo supuestos especiales, también parecería evidente que la disposición es nula y la frustración debe imputarse directamente al sujeto; y, una tercera, intermedia, cuando la disposición del sujeto a soplar es disimulada, pues no efectúa el mínimo esfuerzo físico imprescindible para que la prueba llegue a buen fin, supuesto en el que al depender la existencia del disimulo de la cuidada observación debe de distinguirse con claridad lo que es sometimiento de lo que no lo es".

[512] *Artículo 28 del RGC. La Instrucción 2015/S-137 de la DGT señala que "En aquellos casos en que se haya detectado al conductor de un vehículo con presencia de drogas en su organismo, habiéndose constatado igualmente la circunstancia de ir conduciendo el mismo con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida, y los hechos no revistan carácter de delito contra la seguridad vil, se tramitarán dos expedientes administrativos sancionadores, uno por presencia de drogas (art. 27 RGC) y otro por conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas (art. 20 RGC).*

[513] *Artículos 22, 23 y 24 del RGC.*

[514] *Debiera indicar "si diese positivo" ya que en otro caso un conductor podría dedicarse a entretener a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico pidiéndoles el traslado a un centro sanitario aún sin dar positivo. Si el supuesto infractor manifiesta que no puede efectuar la prueba en aire espirado, alegando cualquier dolencia o enfermedad respiratoria, la forma adecuada de proceder es trasladarlo al centro médico correspondiente, y allí realizarle la prueba en sangre (o en saliva), no como contraste, ya que no hay prueba con la que contrastar, sino como primera y única prueba.*
La Ley habla a "petición del interesado" y el RGC en su artículo 23.3) señala que se le informará del derecho que tiene a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre. Con lo cual el conductor, si no lo hiciese antes, puede solicitar el contraste una vez informado. El problema es que una vez más se produce una discriminación a favor de una persona con recursos económicos frente a otra que carece de ellos y además puede ocurrir que no lleve encima suficiente dinero para el depósito previo del importe del análisis.

de sangre[516]***,*** salvo causas excepcionales debidamente justificadas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado[517].

El que pueda ser acompañado a un cajero, por ejemplo, también afecta al nivel de alcohol en sangre por el tiempo transcurrido en ese trámite. Y pudiera ocurrir que el cajero no funcionase o careciese la persona de suficiente dinero (véase la sentencia absolutoria de la Audiencia Provincial de Madrid de 2012 – Núm. de resolución 777/2012).

Este reconocimiento en el centro sanitario puede ser conveniente en algunos casos, por ejemplo en el caso de un enólogo ya que después de catar en boca varios vinos puede tener alcohol en el aliento pero no en el organismo.

[515] *No se entiende que se incluyan las drogas ya que el contraste se hace con una muestra salival en un laboratorio homologado y eso siempre va a ser posterior a la prueba salival realizada "en situ". No se le haría la prueba en sangre hasta conocer el resultado del examen de la saliva en laboratorio y eso puede llegar a tardar días con lo que los datos se verían muy alterados.*

[516] *Cuando las mediciones del etilómetro han resultado fallidas por la exclusiva voluntad del requerido, no existe obligación por parte de los agentes de ofrecer la prueba de contraste de análisis de sangre, orina o cualquier otra, incluso aunque fuera solicitada directamente por el propio conductor. Conforme al art. 22.1) del RGC, la norma general parea la realización de pruebas de alcoholemia no es la de practicar, de entre todas las posibles, aquella que el requerido elija por sí mismo o decidan los agentes, como por ejemplo en el caso de que el afectado padezca una enfermedad respiratoria que le impida practicar la prueba con las garantías exigibles o en el que se comprueben "in situ" evidentes defectos en el aparato como el arrojar resultados incompatibles o no dar evidencia alguna pese a la disposición del que sopla, podrán los agentes practicar otro tipo de pruebas (SAP 3ª de Girona núm. 682/2002, de 14 de octubre").*

El análisis de sangre ***solo puede realizarse a petición del interesado*** *cuando éste ha completado las dos pruebas con el etilómetro de precisión, que consisten en insuflar aire dos veces por cada prueba. Por lo tanto, una prueba en el etilómetro de precisión es el resultado final de dos pruebas parciales, no obstante, este resultado final no es la media de esas dos pruebas, sino el resultado de la prueba más baja.*

Pasada la primera prueba con el etilómetro y tras, al menos, diez minutos, el requerido a la prueba de alcoholemia deberá obligatoriamente a someterse a la segunda prueba, normalmente si aquella arrojó un resultado positivo. En caso de que se negase debería ser denunciado por superar la tasa haciendo constar que se niega a la segunda prueba, pero en ningún caso podrá solicitar contraste alguno con análisis de sangre u otros relacionados, pues ese derecho es cuando se ha sometido por completo a ambas pruebas del etilómetro.

La segunda prueba con el etilómetro puede dar resultados ligeramente distintos porque la curva de la alcoholemia varía lentamente con el paso del tiempo.

Una respuesta del Subdirector General de Normativa y Recursos de la DGT, de 17.12.2007 indica que si entre la primera y segunda prueba del etilómetro hay diferencias y en una de ellas el nivel de alcohol está por debajo de lo exigido para que exista infracción administrativa, se aplicará el principio de "in dubio pro reo" y no se le denunciará.

En casos muy excepcionales en los que es imposible realizar la prueba de alcoholemia por aire espirado, como cuando una persona es incapaz de insuflar el volumen de litros de aire preciso para completar la prueba, se considera negativa y el denunciado deberá justificar esa incapacidad en el juzgado.

Es decir, es el conductor el que debe acreditar la enfermedad o padecimiento físico que supuestamente le impedía realizar la prueba de alcoholemia (sentencia n.º 1.047/04 de 14 de Diciembre y n.º 138/05 de 11 de Abril de la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Lleida), y desde luego, la relación entre la enfermedad alegada y la supuesta incapacidad de soplar eficazmente, … Sólo una dolencia gravísima, por otro lado, podría impedir el mínimo soplido necesario para la realización de la prueba. Los aparatos que se utilizan disponen de unos sensores que producen una reacción específica en presencia de alcohol en el aire, y además, presentan una baja resistencia al soplido, posibilitando realizar pruebas incluso con un volumen respiratorio bajo; otra cosa es que de forma intencionada no se introduzca el mínimo aire preciso, tal y como explica la Magistrado de lo Penal que se produjo en el caso de autos".

Si la persona se encuentra mal, lo finge o se muestra muy poco colaboradora, por norma general los agentes no solicitan una orden judicial que permita extraerle sangre ya que esta medida se considera excesiva.

Inicialmente sería requerido para efectuar un análisis de sangre para verificar los gramos por litro de sangre.

El Faro de Vigo en su edición del 13.06.2017 informa que en los controles efectuados en las proximidades de Santiago, resultó positivo en alcoholemia el conductor de un turismo que en la primera prueba arrojó un resultado de 1,22 miligramos de alcohol por litro de aire espirado y la segunda "no fue capaz a realizarla", al

El personal sanitario está obligado[518], en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico[519] de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes[520].

---

quedarse dormido en el desarrollo de la misma, por lo que tuvo que "ser despertado por el componente del equipo de Atestados que le practicaba la prueba".
Si no colaborase, la persona sería imputada por negarse a someterse a las pruebas y si se acudiese con ella a un centro sanitario, el agente acompañaría la denuncia con los correspondientes partes médicos.
Hay que recordar que la negativa a someterse a las pruebas es un delito más agravado que realizar la propia prueba, ya que en el primer caso se suman las penas de prisión a la privación del derecho a conducir.

[517] *Es decir, si vuelve a dar positivo en el centro sanitario, el infractor deberá abonar el coste de las pruebas. Al interesado se le exige, aunque no esté previsto en la Ley, un depósito para responder del posible pago y actualmente es de unos 200 o 300 €. Este depósito está contemplado en el artículo 23.4) del RGC donde no se aclara si el depósito queda en manos de los agentes de tráfico, del juzgado o del centro sanitario.*
Teniendo en cuenta que la medición por etilómetro es científicamente menos fiable que la hematológica, si el interesado no dispone de dinero o no puede disponer del mismo en un período de tiempo que no altere significativamente los resultados, e insiste en efectuar la prueba de contraste, se debe proceder igualmente a efectuar la prueba en sangre. En ese caso será el hospital quien emitirá una factura y tratará de cobrar la deuda. No se consideraría indefensión si se efectuasen las pruebas con el etilómetro y los agentes reflejasen en el acta de forma contundente unos síntomas que no dejasen dudas razonables sobre la situación psicofísica del conductor. Véase la sentencia 777/2012 de la Audiencia Provincial de Madrid de la que fue ponente Jesús Fernández Entralgo.
La Instrucción 14/S-134, de 09.07.2014, de la DGT sobre "Denuncia, sanción y detracción de puntos en infracciones de alcohol", dispone: "En aplicación de la normativa citada, para poder formular denuncia por infracción al artículo 20 del Reglamento General de Circulación, el agente de la autoridad encargado de la realización de la prueba de alcoholemia deberá tener en cuenta el error máximo permitido que se contiene en el cuadro del presente escrito. En caso de que, al tener en cuenta este error máximo permitido, la tasa que arroje el etilómetro no llegue a los límites descritos en el cuadro, no procederá formular denuncia.
*En los casos en los que si proceda la formulación de la denuncia, los agentes deberán consignar, en el boletín y en la documentación complementaria, siempre la tasa que arroje el etilómetro, que es la que se refleja impresa en los tickets, nunca la tasa corregida, toda vez que el artículo 74.3.a) del texto articulado establece que en las denuncias de los agentes deberá constar, entre otros, **"la infracción presuntamente cometida"**. En este sentido, debe tenerse en cuenta que el resultado que consta en los tickets es la prueba real de la infracción que se imputa, y ello no debe nunca generar confusión ni inseguridad jurídica a las partes intervinientes en el procedimiento.*

[518] *El Juzgado de Instrucción núm. 003 de Vigo, en Sentencia por Diligencias Previas Procedimiento Abreviado 2450/2010 ante la solicitud de la policía judicial de datos sin mandamiento judicial o requerimiento previo del Ministerio Fiscal y la negativa de los médicos a proporcionarlos ya que entendían que debían remitirlos al juzgado, señala que el artículo 22.2 de la LOPD habilita a los miembros de la Policía Judicial para la obtención y tratamiento de los datos requeridos siempre que: a) quede debidamente acreditado que la obtención de los datos resulta necesaria para la prevención de un peligro real y grave para la seguridad pública o para la represión de infracciones penales y que, tratándose de datos especialmente protegidos, sean absolutamente necesarios para los fines de una investigación concreta; b) que se trate de una petición concreta y específica; c) que la petición se efectúe con la debida motivación y d) que los datos sean cancelados cuando no sean necesarios para las averiguaciones que motivaron su almacenamiento.*
Aunque el artículo 11.2 d) de la LOPD indica que los destinatarios son el Ministerio Fiscal o los Jueces o Tribunales, dado que Policía Judicial debe remitirles estos datos, la cesión de esos datos tiene amparo en la LOPD.
En la Sentencia se aclara que, aunque se ha producido desobediencia a los agentes de la autoridad no se aprecia delito ya que estos últimos no informaron a los médicos que podían incurrir en un delito de desobediencia grave del artículo 556 del Código Penal, pero si reputa como falta el hecho que dio lugar a las diligencias previas.

[519] *Dada la tendencia actual en materia lingüistica, tendría que decir "al Jefe o a la Jefa".*

[520] *La muestra se suele remitir, acompañada de un escrito, al Delegado Provincial de Sanidad, aportando los siguientes datos:*

- *Identificación de la muestra con el nombre de la persona a la que pertenece.*

[521] *(Bebidas energéticas)*

CAPÍTULO II

Circulación de vehículos

Sección 1.ª Lugar de la vía

Artículo 15. Sentido de la circulación.

Como norma general y muy especialmente ***en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad***[522]***, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley <u>por la derecha</u>***[523] ***y lo más cerca posible del borde de la calzada***[524]***,*** manteniendo la ***separación lateral suficiente*** para realizar el cruce con seguridad.

Artículo 16. Utilización de los carriles.

1. ***El conductor de un automóvil***[525]***, que no sea*** un vehículo para personas de movilidad reducida***, o de un vehículo especial con la masa máxima autorizada*** que reglamentariamente se determine[526], debe circular por la calzada y ***<u>no por el arcén</u>***, salvo por razones de emergencia[527] y debe, además, atenerse a las reglas siguientes:

- *Fecha y hora de la toma de muestra.*
- *Indicando que en la desinfección de la piel no se ha empleado alcohol, tintura de yodo ni otros disolventes con fracciones volátiles.*
- *Porcentaje de alcoholemia en sangre.*
- *Sistema de conservación hasta la remisión al Laboratorio.*
- *Cargo o institución a los que remitir los resultados.*

[521] *Ni la ley ni los reglamentos se ocupan de la influencia de las bebidas energéticas en la conducción. Un estudio de la revista "Alcoholism: Clinical and Experimentl Research" de noviembre de 2016 titulado "Energy drink uses patterns among Young adults: Associations with drunk driving", observó que los jóvenes que consumen bebidas energéticas solas o mezcladas con alcohol tienen más probabilidades de conducir bajo los efectos del alcohol.*

[522] *Se ha optado por poner "reducida visibilidad" en lugar de "visibilidad reducida" del artículo 37. El concepto de "visibilidad reducida" se refiere a las características geométricas de la carretera, pero al no detallar cuando debe entenderse que se da esta situación, eso supone inseguridad jurídica para el conductor. En cambio, en otras ocasiones si se ha aclarado este tipo de dudas y así el art. 100.3) del RGC describe con claridad cuando una vía se considera "insuficientemente iluminada".*
En el Código de la Circulación portugués indica que la visibilidad es reducida o insuficiente en una vía siempre que el conductor no pueda ver la calzada en toda su longitud en una extensión de, al menos, 50 m.

[523] *Es interesante que lo mencione ya que en Europa hay cuatro países en los que se circula por la izquierda: Reino Unido, Irlanda, Malta y Chipre.*

[524] *Indica que se circula por la derecha de la vía, no del carril.*

[525] *Aunque el artículo se refiere a "automóviles" muchos de sus apartados se aplican a otro tipo de vehículos como ciclos o vehículos de tracción animal y debiera haber indicado cuales de estos apartados son de aplicación general. La definición de automóvil está contemplada en el punto 13 del Anexo I del TRLTSV.*

[526] *El art. 30 del Reglamento General de Circulación habla de masa y no de peso. La masa es la cantidad de materia de cada cuerpo y siempre es igual y se mide en kilogramos. El peso es la fuerza que ejerce la gravedad sobre una masa y por eso en la luna una misma masa pesa 6 veces menos, ya que la fuerza de la gravedad también es 6 veces menor. El peso se mide en newtons. En el apartado 1 de este artículo indica que son 3.500 kilogramos.*

[527] *No aclara lo que es una situación de emergencia. Puede deducirse que circula por el arcén porque está averiado sin que la avería le impida circular a una velocidad inferior a la mínima de la vía. El artículo 17.1) de*

a) ***En las calzadas[528] con doble sentido de circulación y dos carriles[529], separados o no por marcas viales[530], debe circular por el de su derecha.***

b) ***En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles[531], separados por marcas longitudinales discontinuas, debe circular también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.***

c) ***Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular normalmente por el situado más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen,*** a condición de que ***no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.***

   Cuando una de dichas calzadas tenga ***tres o más carriles*** en el sentido de su marcha, los conductores de camiones con masa máxima autorizada[532] superior a la que reglamentariamente se determine[533], los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén[534] y ***los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, deben circular normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato*** en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

d) ***Cuando se circule[535] por calzadas de poblados[536]*** con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido[537], ***delimitados por marcas longitudinales[538]***,

---

esta ley indica que una situación de emergencia implica circular a una velocidad anormalmente reducida y que para circular por el arcén éste debe ser transitable y suficiente ya que si no es ese el caso puede utilizar la parte imprescindible de la calzada.
*Pero también puede ocurrir que el vehículo se vea obligado a actuar de acuerdo con el artículo 70 del RGC que trata de los **vehículos no prioritarios en servicio de urgencia**, y en ese caso, aunque trasladase a un herido, también se vería obligado a circular por el arcén, ya que no deja de ser una situación de emergencia.*
El sentido común indica que una emergencia es cuando nos vemos obligados a detener el vehículo en el arcén por una avería o por el malestar de uno de sus ocupantes o a desplazarlo allí al retirarlo de la calzada después de un accidente de circulación.
Finalmente si circula por el arcén por razones de emergencia debemos recordar que por el arcén se ven obligados a circular números vehículos tal como señalan el artículo 17 del TRLTSV y el 36 del RGC y ahí podrían ponerse en peligro ciclistas, ciclomotoristas, etc.

[528] *La definición de "calzada" figura en el apartado 55 del Anexo I del TRLTSV.*

[529] *La definición de "carril" figura en el apartado 56 del Anexo I del TRLTSV.*

[530] *Existe cierta inseguridad en el uso de las palabras "vial" o "viario". Las Naciones Unidas usan "viarias" en las Convenciones internacionales para referirse a la señalización horizontal. A ello se refiere la Ley de Bases de 1989 que señala que los símbolos de señalización se acomodarán...al Protocolo adicional sobre **marcas viarias** de Ginebra de 1973 para luego seguidamente indicar que las "marcas viales" son las últimas en el orden de prioridad entre señales. La Real Academia Española parece considerarlos sinónimos ya que en el DLE figura que vial se refiere a la vía y viario a las carreteras o caminos.*
Mientras la normativa de tráfico prefiere vial, la de carreteras se está decantando por "viario". Así la Ley 37/2015 de Carreteras utiliza este último término.

[531] *Calzadas en las que el carril central se utiliza para adelantar y cambiar de dirección a la izquierda. Se les conoce como "carril de la muerte" porque en él los accidentes son gravísimos. En España afortunadamente prácticamente ya no existen. Su utilización figura en el art. 30 del RGC.*

[532] *La definición de "Masa máxima autorizada" figura en el apartado 37 del Anexo I del TRLTSV.*

[533] *3.500 kg (art. 32 del RGC).*

[534] *Los que tengan una MMA superior a 3.500 kg, según el art. 30 Reglamento General de Circulación.*

[535] *Dado que el inicio del artículo comienza con: "El conductor de un automóvil…" para mantener la concordancia gramatical con "podrá" tendría que decir "circule" en lugar de "se circule".*

[536] *Este apartado no es sólo de aplicación para automóviles, que son vehículos de motor, y debiera aclarar que incluye a las bicicletas, ciclomotores y vehículos de tracción animal.*

puede utilizar el que mejor convenga a su destino[539]**,** pero no debe abandonarlo más que ***para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.***

2. ***Para el <u>cómputo de carriles</u>***[540]***, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta <u>los destinados al tráfico lento</u>***[541] ***<u>ni los reservados a determinados vehículos</u>***[542]**,** en los términos que reglamentariamente[543] se determine.

Artículo 17. Utilización del arcén.

1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal[544]***, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine***[545]***, ciclo***[546]***, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida***

---

[537] *Excepto en autovías y autopistas urbanas.*

[538] *Indica que si no hay marcas longitudinales no puede utilizar el que más conviene a su destino y dadas las dificultades que esto supone, debiera indicar alguna alternativa al conductor.*

[539] *Este artículo en sus diferentes apartados siempre se refiere a automóviles, lo que obligaría a circular a los ciclistas o a los vehículos de tracción animal, de acuerdo con el art. 15, por el carril de la derecha poniéndose en peligro cuando tuvieran que atravesar varios carriles para dirigirse a su destino.*

[540] *Este apartado sólo se refiere a los automóviles y no tiene en cuenta a los ciclistas.*

[541] *No está definido lo que es carril para tráfico lento. El art. 35 del RGC sustituye, en su título, este término por "carriles en función de la velocidad".*

[542] *El BOE núm. 46, de 21 de febrero de 2018 publicó la Resolución de 8 de febrero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2018. Se ocupa en su apartado C) de los carriles reservados para determinados tipos de vehículos: C.1 Carriles reservados para la circulación de vehículos con alta ocupación (VAO) y C.2 Carril reservado para la circulación de vehículos destinados al servicio público de viajeros, concretamente del carril perteneciente a la calzada izquierda de la carretera A-8065 de San Juan de Aznalfarache a Sevilla que sólo puede ser utilizado por vehículos que ostenten la señal V-9.*

Véase también la Orden de 10 de mayo de 1995 (BOE núm. 119, de 19 de mayo), sobre utilización de carriles para vehículos con alta ocupación.

Por otra parte, la Instrucción 15/V-110 de la DGT, de 7 de abril de 2015, referida a "Distintivos ambientales "0 emisiones", establece:"Por último, y ya en el ámbito exclusivo de la gestión del tráfico en ámbito nacional, la Resolución de 30 de enero de 2015 de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del Tráfico durante el año 2015, ya prevé el empleo efectivo de los distintivos ambientales, en políticas de gestión de tráfico al establecer que los carriles reservados para la circulación con alta ocupación (VAO) podrán también ser utilizados por los vehículos solo ocupados por su conductor cuando sean turismos clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico como cero emisiones, que a tal efecto serán los clasificados en la tarjeta de inspección técnica como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado".

El art. 35.2.c) del RGC señala que también pueden utilizar los carriles reservados, los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y asitencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía.

También se deben incluir los vehículos de auxilio en carretera provistos de la señal V-2 y V-24, que acudan a realizar un servicio y los vehículos de discapacitados provistos de la señal V-15.

[543] *Artículos 34 y 35 del Reglamento General de Circulación.*

[544] *El artículo 127 del Reglamento General de Circulación amplía el número de conductores obligados a circular por el arcén al incluir a los jinetes y a quienes conduzcan ganado suelto.*

[545] *El artículo 31 RGC señala: "El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia". Es decir, el TRLTSV obliga a que, si tienen una MMA inferior o igual a 3.500 kg, los vehículos especiales deben circular por el arcén o la parte imprescindible de la calzada.*

[546] *Por ello no es correcto que un grupo de ciclistas que puede ir por el arcén lo haga parcialmente por la calzada y sería sancionable. Si tuviesen que circular por la calzada "la parte imprescindible" debe*

o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, ***debe circular por el arcén de su derecha***[547]***,*** si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada.

Debe también circular por el arcén de su derecha[548], o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada ***el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda del que reglamentariamente se determine,***[549] ***que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida***[550]***,*** perturbando con ello gravemente la circulación[551].

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, el conductor de bicicleta[552] ***podrá superar la velocidad máxima*** fijada reglamentariamente[553] para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía[554] aconsejen

---

entenderse como la anchura del arcén que falta y debieran circular como máximo "en columna de a dos" (art. 36.2 RGC). Si los ciclistas circulan sin respetar la "columna de a dos" la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 lo considera una infracción grave sancionada con 200€, que se reduce a 100€ por pronto pago.
Sí un ciclista circula por el arcén de su izquierda puede ser sancionado tal como informa la Voz de Galicia en su edición de 12.01.2017. Un ciclista fue sancionado por ese motivo y además por ir utilizando el móvil en la carretera de Cee a Fisterra.
Si lleva la bicicleta en la mano debe circular por el arcén y si no existe, por la calzada, pero en este caso por el lado derecho y debe obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables (Art. 122.4 RGC).

[547] *Incluso aunque tengan marcas de cebreado.*

[548] *Si estando obligado a circular por el arcén un vehículo circula detrás de otro que va a menos velocidad, su conductor puede "sobrepasarlo" utilizando la calzada y seguidamente debe volver al arcén. No se considera, según el TRLTSV, un "adelantamiento" o un "rebasamiento", aunque el término "sobrepaso" no existe en la Ley.*

[549] *3.500 kg (art. 36.1 RGC).*

[550] *En autopistas y autovías inferior a 60 km/h y, en el resto de vías, inferior a la mitad de la máxima genérica para cada tipo de vehículo.*

[551] *Al no citar a los autobuses con MMA que no exceda de 3.500 kg, parece que éstos no están obligados a circular por el arcén o por la parte imprescindible de la calzada en caso de avería, pero el RGC amplía el contenido de la ley al referirse a "vehículos" al incluir con ello a los autobuses.*

[552] *En este mismo apartado se habla de "conductores de motocicletas, de turismos y de camiones" y sin embargo para bicicleta se utiliza el singular.*

[553] *El artículo 48 del RGC, señala que en vías fuera de poblado las bicicletas circularán como máximo a 45 km/h, salvo que concurra esta excepción ya que entonces si podrán ir a mayor velocidad.*
Se puede sancionar a un ciclista por exceder la velocidad máxima de 45 km/h si las circunstancias de la vía no aconsejasen desarrollar una velocidad superior. Lo difícil es determinar las circunstancias de la vía. Por ello no tiene sentido que se ponga una velocidad máxima a una bicicleta.
Llama la atención que el RGC en su artículo 48.4 parece permitir que ***un triciclo*** *pueda ir por una carretera convencional a 70 km/h y una bicicleta no pueda hacerlo. Ese artículo señala: "Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51 (adelantamientos), son las siguientes*:
4.º En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación: vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, 70 kilómetros por hora".
Aunque luego en ese mismo artículo prohíbe que un ciclo pueda ir a más de 45 km/h, con lo cual nos queda la duda de que norma prevalece.
Además, se está exigiendo indirectamente que si el conductor de una bicicleta no es capaz de calcular cuando excede la velocidad máxima debe tener instalado un velocímetro.

[554] *Y siempre que la señalización lo permita.*

desarrollar una velocidad superior[555], pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite[556], especialmente en descensos prolongados con curvas[557].

2. ***Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior[558] circulen en posición paralela[559], salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los términos que reglamentariamente se determine[560], atendiendo a las circunstancias de la vía[561] o a la peligrosidad[562] del tráfico[563].***

[555] *Viendo la redacción de este apartado da la impresión de que las bicicletas no pueden ser multadas si van a más velocidad de la fijada reglamentariamente para ellas.*
El art. 48.e) del RGC permite superar los 45 km,/h que es la velocidad reglamentaria para las bicicletas, en los tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior, pero limitando esa posibilidad a los tramos interurbanos. Al no aclarar ni la Ley ni el Reglamento lo que son "circunstnacias de la vía", el ciclista está indefenso ante una posible denuncia. Por eso llama la atención la noticia publicada en el diario "Levante" de fecha 20.04.2018 en la que se informa de que un ciclista fue multado por circular a 77 km/h, en una bajada, en un tramo limitado a 60 km/h.

[556] *Es decir, además del arcén pueden ocupar algún carril en su sentido de marcha y por ello el título del artículo "utilización del arcén" parece insuficiente.*

[557] *La LTSV, a lo largo de su vigencia, mostró mucho interés en proteger a los ciclistas e incluso una de sus reformas, la operada mediante la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, fue destinada a la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. Estas medidas de protección y fomento de la práctica del ciclismo debieran ir acompañadas de otras medidas de protección del uso de la bicicleta. En la página web blog.priceconomics.com, se hace un estudio de los beneficios/problemas que causa el robo de bicicletas y llega a la conclusión de que, aunque el beneficio económico no sea muy alto, lo cierto es que el riesgo de ser pillado es tan bajo -y el castigo tan leve- que para los ladrones les merece la pena "invertir" en este sector. Además, es fácil y rápido venderla y así deshacerse de ella.*
En algunos estados están en marcha medidas para combatir el robo, tal como se puede ver en Alemania, en Renania del Norte - Westfalia: https://www.polizei.nrw.de/rhein-erft-kreis/artikel__6783.html. El programa se llama: "kein Fahrrad ohne Nummernschild" (ninguna bicicleta sin número de matrícula).
Una interesante iniciativa es la de la marca holandesa "Vanmoof" que dota a sus bicicletas de un sistema de bloqueo sin llave (se abre sólo en presencia del propietario) y otro de rastreo de la ubicación mediante GSM, a través de una app móvil, lo que dificulta mucho los robos.
En España se ha creado recientemente el registro de bicicletas "Biciregistro.es" válido en todo el territorio nacional. Es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos y busca minimizar la posibilidad de robo y facilitar la recuperación de las bicicletas.
También se puede decir que las bicicletas que ponen los ayuntamientos a disposición de sus ciudadanos cuentan con un sucedáneo de matrícula ya que todas cuentan con un conjunto de caracteres que permiten su identificación.

[558] *Al no figurar en el apartado anterior los camiones y autobuses de más de 3.500 kg (art. 36 RGC), éstos podrían circular en paralelo.*

[559] *El art. 36 del RGC señala que también los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos que no sean bicicletas, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de* ***los vehículos colocados paralelamente*** *excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.*

[560] *El artículo 36 del RGC establece que sólo las bicicletas podrán circular en paralelo, en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico, es decir, pueden circular en grupo, pero no en pelotón. El RGC al indicar respecto de los ciclos que deben circular por el arcén si fuera transitable y suficiente "para cada uno de éstos" deja claro que no puede circular en paralelo un ciclista por el arcén y el otro, en paralelo, por la calzada, ya que podrían circular uno detrás del otro por el arcén. En las autovías si no hay señal que lo prohíba y los conductores tienen más de 14 años las bicicletas sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso. Los ciclomotores tienen prohibida la circulación por autovías.*

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones.

1. Cuando razones de seguridad[564] o fluidez[565] de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales**, **se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos[566], el cierre de determinadas vías, el

---

Excepcionalmente, en las carreteras convencionales cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores de dos ruedas podrán circular en columna de a dos por éste, sin invadir la calzada en ningún caso, pero nunca por autovías ya que tienen prohibido el acceso.
En el país de las bicicletas, los Países Bajos, son mucho más restrictivos y sólo permiten circular en columna de a dos a las bicicletas sin pedaleo asistido y cuando la bicicleta tiene más de 0,75 m de ancho debido a su carga, entonces pueden circular por la calzada.
En Polonia, los niños y jóvenes entre 10 y 18 años, salvo que sean acompañados por algún adulto, tienen que llevar un pasaporte ("karta rowerowa") emitido por el colegio o instituto donde se certifica que conoce la normativa de circulación.
En Dinamarca los niños de menos de 6 años no pueden utilizar bicicletas excepto si están acompañados por una persona de 15 años o más.
En Alemania, los ciclistas adultos y los niños mayores de 10 años deben circular por la calzada. Entre 8 y 10 años los niños pueden ir por la calzada o por la acera. Hasta los 8 años tienen que usar las aceras.

[561] *Aunque este artículo se refiere a la circulación por los arcenes y se corresponde con el 36 del RGC parece que eso no impide que en ausencia de arcén puedan circular en paralelo por la calzada orillándose todo lo posible a la derecha en el sentido de la marcha.*

[562] *La DGT en una nota de prensa de 17.10.2017 informa que ha instalado en cuatro carreteras autonómicas de La Rioja un sistema de señalización circunstancial capaz de detectar ciclistas aislados o en grupo circulando por las carreteras y activar una señal circunstancial luminosa que alerta a los conductores de la presencia de este tipo de vehículos de dos ruedas para que adopte las correspondientes medidas de precaución.*
El sistema está formado por la señal P-22 ubicada en la carretera que a través de un sensor detecta la presencia de un ciclista o ciclistas. La señal va provista de tres luces luminosas que se activan y comienzan a parpadear por un tiempo determinado y configurable.

[563] *La Instrucción 15/TV-85, de la DGT, de 11 de mayo de 2015 sobre "Restricciones temporales en vías con elevada circulación de ciclistas", indica "…la Resolución de 30 de enero de 2015, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2015, se introdujo como novedad en el apartado F) la posibilidad de que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico pueda establecer limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas". Por otra parte, el apartado 2.1 de esta Instrucción determina que los tramos a seleccionar deberán contar, como norma general, con los siguientes requisitos:*

- *Formarán parte de carreteras convencionales con doble sentido y calzada única.*
- *No deberán formar parte de itinerarios que soporten una elevada intensidad de tráfico.*
- *No contar con ningún punto negro o ser parte de un tramo de concentración de accidentes.*
- *Deberán contar con marcas horizontales delimitadoras de calzada y/o separación de sentidos.*
- *El estado de conservación y mantenimiento será adecuado, sobre todo en lo relativo a los arcenes pavimentados (si los hubiera).*
- *La longitud de los tramos será como máximo de 25 km para vías con arcén pavimentado y de 15 km si no lo tuvieran.*
- *Los itinerarios podrán componerse de varios tramos sucesivos a lo largo de distintas vías conectadas entre sí.*

[564] *Aquí estarían incluidos los cierres por motivos de una manifestación, un desfile, una procesión, etc.*

[565] *El BOE núm. 46, de 21 de febrero de 2018 publicó la Resolución de 8 de febrero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2018.*

[566] *Art. 37, 38 y 39 RGC. Este Reglamento en el art. 39.2 habla de "restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales..." lo que no es correcto teniendo en cuenta que la expresión "conjuntos de vehículos" incluye los vehículos articulados, según el Anexo II (definiciones) del RGV.*

seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, ***o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto***[567]***.***

Artículo 19. Refugios[568], isletas[569] o dispositivos de guía[570].

Véase la Instrucción 15TV-87 de la DGT, de 01.12.2015, referida a la "Circulación de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal".
Véase la Instrucción 15/TV-88, de 04.12.2015, sobre "Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de la vía que discurren parcialmente por túneles".

[567] *Un ejemplo lo tenemos en la ciudad de Madrid, donde se aprobó Decreto de 01 de diciembre de 2015 de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por el que se adoptan las medidas de restricción del tráfico previstas en el protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la Ciudad de Madrid, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de febrero de 2015 (BOAM núm. 7551, de 02 de diciembre de 2015). En la Exposición de motivos indica: "De entre las competencias que, conforme a lo previsto en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ostentan los municipios en materia de medio ambiente, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas adquiere una notable importancia por cuanto conecta, en gran medida, con otra de las materias esenciales, también de competencia municipal, cómo es la protección de la salubridad pública.*
En este sentido, los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones asumen la obligación legal de elaborar planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica, conforme establece el artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.
De acuerdo con el citado artículo, las entidades locales, con el objeto de alcanzar los objetivos fijados en la citada ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.
Por su parte, el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece los umbrales de alerta para tres contaminantes (dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y ozono), y faculta a las entidades locales para elaborar planes de acción cuando en una zona o una aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta establecidos, en los que se indicarán las medidas que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo de superación o la duración de la misma.
Estos planes podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos tales como las relativas al tráfico de vehículos de motor".

[568] *No están definidos en la Ley. Las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones lo define como "Zona de seguridad, elevada respecto a las calzadas, destinada a facilitar a los peatones el paso de las vías o el acceso a los vehículos de transporte público".*

[569] *Se echa de menos la definición de "isleta", que tampoco figura en el RGC, ya que no hay unanimidad sobre su significado. El DLE la considera simplemente como un diminutivo de isla e ignora el término en relación con el tráfico. Esta palabra sólo se encuentra una vez en la Ley 37/2015, de Carreteras y en su Reglamento, pero sin aclarar lo que significa.*
Una pista de cuál es su utilidad nos la da el art. 91 e) del RGC ya que la incluye dentro de los "elementos de canalización del tráfico".
Para conocer su significado tenemos que acudir a las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones, del MOP, de 1967 donde se define isleta como "Área, bien definida, situada entre las vías de circulación y destinada a guiar el movimiento de vehículos y peatones" y a la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras la define como "Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado solo por marcas viales y, en su caso, por captafaros o también por bordillos".
La norma técnica de proyectos de carreteras del País Vasco indica que las isletas se materializan físicamente mediante bordillos y las zonas prohibidas al tráfico sólo por marcas viales.
Otra definición la encontramos en el Diccionario de la Real Academia de Ingeniería: "Zona de la calzada marcada en el pavimento con pintura o separada con bordillos, situada entre los carriles de circulación cuyo objeto es guiar el movimiento de los vehículos y/o servir de refugio a los peatones."

Cuando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía, ***se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.***

Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.

1. ***Se prohíbe*** circular por autopistas y autovías con ***vehículos de tracción animal, bicicletas***[571]***, ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida.***

   No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, ***los conductores de bicicletas podrán circular por los arcenes de las autovías***[572]***,*** salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente[573].

2. La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje[574], tasa[575] o precio público[576].

---

[570] *Su explicación figura en el art. 144 2b) RGC: "Señalan el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de las obras u otros obstáculos".*

[571] *Está mal redactado y el RGC vuelve a insistir en el error en su artículo 38. Tenía que decir "ciclos" ya que con la ley y el reglamento de circulación en la mano pareciera que se puede circular en triciclo por autopista o por cualquier autovía. El art. 49 del Reglamento General de circulación indica que se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de* ***vehículos a motor*** *a una velocidad inferior a 60 km por hora, pero no dice nada sobre los que no son vehículos a motor. Señala en su artículo 48 que los ciclos circularán como máximo a 45 km/h y a diferencia de las bicicletas no podrán superar esa velocidad en autovías en las que les esté permitido circular.*

En las autopistas pareciera posible circular con un triciclo o un tetraciclo, sin embargo, la definición de autopista en la propia Ley (Anexo I. Apartado 61) señala que la autopista está destinada a "la exclusiva circulación de automóviles" con lo que no pueden circular ningún tipo de ciclos, pero esta exclusividad tampoco es cierta ya que según el art. 38.3 RGC, pueden circular otro tipo de vehículos bajo ciertas condiciones, como es el caso de los vehículos especiales, que según el TRLTSV no tienen consideración de automóviles, tal como indica la definición de automóvil en el Anexo I, punto 13.

[572] *El artículo 38 del Reglamento General de Circulación señala que los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcenes de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo, con lo cual nos encontramos con la posibilidad de que un menor de 14 años pueda circular sin compañía de un adulto por las autovías en las que esté autorizada la circulación de bicicletas.*

También esta redacción, al no prohibirlo en el primer apartado del punto 1, permite que otros ciclos, que no sean bicicletas, como los triciclos turísticos puedan ir por la calzada salvo que como queda dicho una señal prohíba la entrada a ciclos.

Sorprende que no se deje circular a ciclomotores de dos ruedas por el arcén ya que al fin y al cabo sus conductores con respecto a los ciclistas pueden mantener una velocidad más constante y señalizar mejor sus maniobras.

[573] *Señal R-114: Entrada prohibida a ciclos*

[574] *Se denomina peaje al pago que se efectúa para poder circular en un vehículo por un camino. Este apartado fue introducido con efectos de 1 de enero de 2013 y vigencia indefinida, por la disposición final tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 que modifica la Ley de Tráfico de 1990.*

Según la Instrucción 12/S-127, de la DGT, de 22.05.2012, sobre "Infracciones relativas a peajes", en los supuestos de denuncias por circular por carriles de telepeaje sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo, las denuncias se tramitarán por el Centro de Tratamiento Automatizado de Denuncias conforme al protocolo de remisión de pruebas y datos establecidos en la actualidad para estas infracciones. Véase la

[577] *(Circulación en caminos forestales).*

Orden INT/2035/2007. de 02 de julio por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizado (BOE núm. 164, de 10 de julio).
La justificación de ese peaje la encontramos en Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo), donde en su artículo 29 establece:
1. El concesionario de la autopista y su personal deberán cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida.
2. El personal encargado de la vigilancia de la autopista, en ausencia de los agentes públicos competentes, y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación y ordenación del tráfico formulando, en su caso, las denuncias procedentes conforme a la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y ***quedando investidos temporalmente de carácter de autoridad.*** *Las denuncias formuladas por el personal de la empresa concesionaria tendrán valor de medio de prueba para acreditar los hechos denunciados.*
3. En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre".
El artículo 6 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos (BOE núm. 90, de 15 de abril), indica lo siguiente: "Tasas son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado".
[576] *El artículo 24 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos establece que "Tendrán la consideración de precios públicos las contraprestaciones pecuniarias que se satisfagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas en régimen de Derecho público cuando, prestándose también tales servicios o actividades por el sector privado, sean de solicitud voluntaria por parte de los administrados".*
En este apartado debiera haber previsto: "salvo las excepciones legales o reglamentarias" ya que la Ley 37/2015, de carreteras, establece en su artículo 23 que "no estarán obligados a su abono, los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, ni los de los servicios contra incendios.
Tampoco lo estarán los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales (un vehículo oficial al servicio del juzgado e incluso un taxi que traslada a un juez), de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas".
[577] *Al igual que existe un artículo para circular por autopistas o autovías, debía haber uno dedicado a circular por los caminos forestales ya que en ellos un conductor se puede encontrar con los denominados agentes forestales/rurales o guardas de montes, y recordemos que de acuerdo con el artículo 6q) de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes "son funcionarios que ostentan la condición de agentes de la autoridad perteneciente a las Administraciones Públicas que, de acuerdo con su propia normativa y con independencia de la denominación corporativa específica, tiene encomendadas, entre otras funciones, las de vigilancia, policía y custodia de los bienes jurídicos de naturaleza forestal y la de policía judicial en sentido genérico tal como establece el apartado 6 del artículo 283 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (guardas de montes), actuando de forma auxiliar de los jueces, tribunales y del Ministerio Fiscal, y de manera coordinada con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con respeto a las facultades de su legislación orgánica reguladora".*
El art. 54 bis, de la Ley de Montes establece que ***son las comunidades autónomas*** *quienes establecerán las condiciones en que se permite* ***la circulación de vehículos a motor por pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras y a través de terrenos forestales, fuera de los viales existentes para tal fin,*** *sin que en ningún caso se pueda limitar la circulación en las servidumbres de paso para la gestión agroforestal y las labores de vigilancia y de extinción de incendios de las Administraciones Públicas competentes.*

Sección 2.ª Velocidad[578]

Artículo 21. Límites de velocidad[579].

1. ***El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas[580], las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas[581], ambientales y de circulación*** y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento[582], a fin de ***adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.***
2. ***Las velocidades máximas y mínimas[583] autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones*** que

---

Incumplir las condiciones de circulación supone una infracción administrativa y estos agentes deben denunciar esas actuaciones.
Debemos tener en cuenta que los vehículos pueden abrir caminos que dañan el suelo y eliminan la cubierta vegetal; causar graves molestias al ganado, a la fauna en general y especialmente a la fauna protegida, a las especies cinegéticas en la época de cría y reproducción, así como provocar contaminación acústica y atmosférica.
Además, la velocidad inadecuada, junto a una forma de conducción agresiva y/o deportiva supone un peligro potencial para los demás usuarios del medio natural, que la hace incompatible con otras actividades permitidas, como el paseo, el ciclismo, las rutas a caballo y molesta especialmente a excursionistas, corredores, pastores, etc.

[578] *En los Países Bajos han pintado una línea central en las vías para diferenciar unas de otras en función de la velocidad a la que se puede circular por ellas. Eso les recuerda a los usuarios en que vía están y como deben comportarse en ella. Una experiencia similar se ha llevado a cabo en Suecia. En España, desde el 23.10.2017 están activados en Palencia dos radares de tramo en dos carreteras pioneras que cuentan con marcas viales verdes y señales verticales indicando que es una carretera con velocidad controlada.*

[579] *Hubo que esperar hasta el Decreto 951/1974, de 5 de abril (BOE núm. 83, de 6 de abril) que modificó el artículo 20 del Código de la Circulación (vigente en aquel momento) para que se aprobaran normas para limitar la velocidad en las vías urbanas e interurbanas, por primera vez desde 1934. El motivo no sólo eran las muertes, lesiones y daños que se estaban produciendo sino también el consumo de combustible en un momento de graves tensiones internacionales en Oriente Medio. Ya en 1900 el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del estado, había fijado límites de velocidad para los turismos, los vehículos de servicio público y* ***los trenes*** *(de carretera), diferenciando la circulación por terreno llano y despoblado, por travesías y por pueblos.*

[580] *Ver el apartado B) "Códigos de la Unión Europea Armonizados y Códigos Nacionales" del Anexo I del RD 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.*
El art. 3 de ese mismo Reglamento dispone: "El titular de un permiso o de una licencia de conducción, así como de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, deberá hacerlo con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en el permiso o licencia de conducción, de forma codificada según se determina en el anexo I."

[581] *En Francia, las señales de velocidad máxima muchas veces contienen dos gráficos y dos valores indicando la velocidad a la que se debe circular sin lluvia y con lluvia. Así, en poblado no varía la velocidad, en vías convencionales disminuye en 10 km/h y en autopistas lo hace en 20 km/h. Se encuentra alguna en el Norte de España, aunque la limitación por razones meteorológicas no tendría validez al no estar en el catálogo oficial de señales.*

[582] *Esta disposición se aplica si, por ejemplo, en el momento en que se circula se está regando la calzada ya que el conductor tendría que moderar la velocidad.*

[583] *Durante la tramitación del texto refundido de la Ley de Tráfico se discutió mucho en los medios sobre la conveniencia o no de autorizar 130 km/h en ciertos tramos de autopista y autovía. Lo cierto es que esa velocidad, en ciertos tramos de ese tipo de carreteras es mucho menos peligrosa que ir a 90 km/h por muchas de nuestras carreteras secundarias.*

reglamentariamente se determinen[584], con carácter general, para los conductores, los vehículos y las vías objeto de esta ley, en función de sus propias características[585]. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados con carácter permanente, o temporal[586]. ***En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica[587] establecida para cada vía.***

3. Se establecerá también reglamentariamente[588] un límite máximo, con carácter general, para ***la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías[589].*** Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, ***por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.***[590]

[584] *Artículo 48 RGC (velocidades máximas), 49 RGC (velocidades mínimas) y 50 (límites de velocidad en vías urbanas y travesías). En el 49.1 vemos la mala redacción de la norma ya que habla de que "No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo" y en el mismo párrafo señala "aunque no circulen otros vehículos".*
Ver también los artículos 51(velocidades máximas en adelantamientos) y 52 (velocidades prevalentes) del RGC.

[585] *Debía haber añadido "y de las del entorno". En la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial (BOE núm. 288, de 01 de Diciembre), en su Disposición adicional (que no tiene carácter de orgánica) dedicada a la Revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, se establece que "El Gobierno impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, para adecuar los mismos a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial". Para aplicar dicho mandato, se aprobó la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 83, de 5 de abril).*

[586] *Esto se puede conseguir fácilmente con los paneles y señales de mensajes variables.*

[587] *Aquí se refiere a la "velocidad genérica de la vía". Ni la Ley ni el RGC indican lo que significa "velocidad genérica". El artículo 49 del RGC señala: "Art. 49. 1): No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una* ***velocidad inferior a*** *60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos."*
Con lo cual no sólo debemos tener en cuenta la velocidad genérica general de una vía sino también la que corresponde en ella a cada categoría de vehículo. Por ello debiera decir "las genéricas establecidas para cada vía" en lugar de "la genérica".
Además, la lectura del apartado 1 nos recuerda que cualquier velocidad estará siempre condicionada por las condiciones meteorológicas y de visibilidad, por el estado del vehículo, por la carga que transporta y por las condiciones psicofísicas del conductor.
No se debería sancionar a un vehículo por ir a velocidad anormalmente reducida si no se producen molestias a otros vehículos y en caso de ser detectada por radar la carga de la prueba no debiera limitarse a una foto y a una medición del cinemómetro ya que puede haber causas como una mancha de aceite, o la presencia de animales en el lateral de la calzada, que pueden obligar a un conductor a ir despacio y si la multa le llega pasados bastantes días puede haberse olvidado del motivo por el que circulaba en aquel momento tan despacio.

[588] *Artículo 50.1 del RGC.*

[589] *Aquí queda claro que reglamentariamente se va establecer un límite máximo de velocidad en vías urbanas y travesías (art. 50.1 RGC) y que además ese límite es de carácter general. Se echa de menos que antes de "reglamentariamente" no diga "sólo o solamente" y aún sería mejor que indicase con claridad que no existe límite mínimo de velocidad en vías urbanas y travesías, ya que, el RGC en el art. 49.1 dedicado a las velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado, establece "… .,* ***y en las restantes vías,*** *a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos",* ***sin exceptuar las vías urbanas y travesías.***

[590] *La ley no autoriza a que ese límite máximo pueda ser ampliado reglamentariamente en travesías, por lo que es irregular que el RGC lo haga en su artículo 50.1, donde también permite que en una travesía se pueda circular, dependiendo de su señalización, incluso a 90 o 100 km/h, según se trate de una vía convencional o de una vía para automóviles.*

4. Las velocidades[591] máximas[592] fijadas[593] para las carreteras convencionales excepto travesías, ***podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora, por turismos y motocicletas***[594], cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquellas[595].

5. ***Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos (de)***[596] ***los ciclos***[597]***, vehículos de tracción animal***[598]***, transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de***[599] ***tráfico***[600] ***impidan el mantenimiento de una velocidad***[601] ***superior a la mínima sin riesgo para la circulación***[602]***, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos,*** en los términos que reglamentariamente se determine[603].

6. El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, ***con una antelación mínima de un mes,*** los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.

Artículo 22. Distancias y velocidad exigible[604].

1. ***Salvo en caso de inminente peligro, el conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo***

[591] *Además del rebasamiento de la velocidad máxima que encontramos en este apartado, también existen otras situaciones en que puede ser superada esa velocidad máxima, como es el caso de los vehículos en servicio de urgencia (art. 27 TRLTSV y 67 del RGC y los vehículos de pruebas (art. 48.1 g) del RGC).*

[592] *Sería conveniente que añadiese el calificativo "genéricas" ya que una velocidad máxima "específica" no puede ser rebasada.*

[593] *El art. 48.2 del RGC indica que la velocidad máxima en las vías para automóviles es 100 km/h para turismos y motocicletas. Si uno de estos vehículos realiza un adelantamiento, el adelantado no podría circular a más de 99 km/h, pero el que adelanta podría llegar hasta 120 km/h durante el adelantamiento. En el resto de las carreteras convencionales no podrían adelantar a un vehículo que circulase a más de 89 km/h, y el que adelanta podría alcanzar la velocidad de 110 km/h.*

[594] *No se sabe porque unas veces dice "con y sin sidecar" y otras veces pone simplemente "motocicletas".*

[595] *Aquí tendría que predominar el masculino y decir "aquellos".*

[596] *En el texto de la ley falta esta palabra.*

[597] *Dado que en principio pueden circular por el arcén de las autovías y la velocidad mínima en estas vías es 60 km/h, era necesario que quedase claro que podían circular a menos de esa velocidad. En las otras vías y tampoco en las ciudades es fácil circular a más de 25 km/h si existen cuestas.*

[598] *Un vehículo de tracción animal siempre va a circular por debajo de los límites mínimos de velocidad de cualquier vía. No puede superar la velocidad de trote y esta, de manera oficiosa, se estima en 14 km/h.*

[599] *Tendría que poner "del".*

[600] *Debió incluirse junto con las circunstancias del tráfico, las circunstancias medioambientales o meteorológicas.*

[601] *Tendría que decir "igual o superior".*

[602] *Si se pusiese en riesgo la circulación el vehículo no podría continuar circulando y estaría obligado a detenerse en un lugar donde no supusiese un peligro para los demás vehículos.*

[603] *Artículo 49 RGC.*

[604] *En otros países existen normas adicionales a las contempladas en la normativa española. En Estados Unidos, los conductores, en la mayoría de los estados federales, pueden ser multados por no disminuir la velocidad o cambiar de carril cuando pasan al lado de un vehículo de emergencia estacionado, que tenga las luces en funcionamiento, salvo que un agente esté indicando otro tipo de comportamiento.*
Allí, los conductores tienen que abandonar el carril más próximo al vehículo de emergencia si la vía tiene dos o más carriles en el mismo sentido o bien disminuir la velocidad hasta un máximo de 20 millas por hora a no ser que el límite máximo sea inferior a 25 millas por hora y entonces tendrán que circular a un máximo de 5 millas por hora.

previamente[605] ***y a realizarlo <u>de forma que no produzca riesgo de colisión</u> con los vehículos que circulan detrás del suyo,*** en los términos que reglamentariamente[606] se determine.

2. El conductor de un vehículo que circule detrás de otro ***debe dejar entre ambos un espacio***[607] ***libre***[608] ***que le permita detenerse, en caso de frenada brusca, sin colisionar con él*** [609]***,*** teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado[610]. No obstante, ***se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo,*** extremando la atención a fin de evitar alcances entre ellos.

3. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, ***la separación que debe guardar el conductor de un vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, debe ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad,*** excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima superior a la que reglamentariamente se determine y los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total, deben guardar, a estos efectos, una separación mínima[611] de 50 metros[612].

[605] *Debía aclarar que esta norma se aplica cuando hay otros conductores que pueden verse afectados, es decir, que si no hay otros vehículos en la vía no sería obligatorio advertirlo previamente.*

[606] *Vemos que se puede sancionar a un conductor por frenar bruscamente. El art. 53.1 RGC señala "para reducir considerablemente la velocidad del vehículo, todo conductor debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores". Está obligado a "advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo". Se considera conducción negligente y por lo tanto es una infracción grave y supone 200 euros (100 con reducción por pronto pago), pero no supone retirada de puntos.*

[607] *En normas anteriores a la LTSV estaba mucho más clarificada la distancia entre vehículos. Así, el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 señalaba en su artículo 41, dedicado a las separaciones entre vehículos que "El conductor de un vehículo automóvil* ***que circule por una vía interurbana*** *detrás de otro al que no pretenda adelantar, cuidará de que la separación entre ambos no sea menor de tantos metros como kilómetros por hora sea la velocidad con que marche".*
Por su parte el Código de la Circulación de 1934, en su redacción inicial, en su artículo 99 también destinado a indicar las separaciones entre vehículos señalaba que "El conductor de un automóvil ***que circule por una vía interurbana*** *detrás de otro vehículo al que no pretenda adelantar, cuidará de mantenerse a una distancia prudencial que, en ningún caso será inferior en metros, al número que resulte de elevar al cuadrado el de su velocidad expresada en miriámetros-hora".*

[608] *Las nuevas señales denominadas cheurones, chevrones o galones están pensadas para ayudar al conductor a mantener la distancia. Aunque todavía no están en el catálogo oficial de señales, les sirven a los Agentes de Tráfico para conocer si los vehículos están respetando la distancia de seguridad, que está sancionada como infracción grave que conlleva la pérdida de 4 puntos.*
Los conductores deben tomar conciencia de que no respetar la distancia de seguridad supone poner la integridad física de los que viajan en el vehículo en manos del conductor que viaja delante ya que no podrá evitar la colisión en caso de frenado brusco.

[609] *En ciudad, con mucho tráfico, es imposible respetar esta norma. El conductor debe estar especialmente atento para que la distancia recorrida durante el tiempo de reacción sea la mínima posible y esto sólo se consigue si se está muy atento al tráfico y en buenas condiciones psicofísicas.*

[610] *Debía haberse añadido, al menos: "teniendo en cuenta el tipo de vía y su trazado".*

[611] *Esta distancia es obligatoria incluso circulando detrás de un turismo o un ciclomotor.*

[612] *El artículo 54.2 del RGC dispone que los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros, siempre que no sea en poblado o esté prohibido adelantar o haya más de un carril en el mismo sentido o la circulación esté saturada.*
El art. 95 del RGC, indica: "En el caso de los túneles y pasos inferiores, cuando no pretendan adelantar, los vehículos ligeros deben mantener una distancia de 100 m o un intervalo mínimo de seguridad de 4 segundos y los vehículos de MMA superior a 3,5 Tm deben circular a 150 m del anterior o 6 segundos".

4. Lo dispuesto en el apartado anterior no es de aplicación[613]:

a) En poblado.

b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento[614].

c) Donde haya más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.

d) Cuando la intensidad de la circulación no permita el adelantamiento.

5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubiera autorizado[615] por la autoridad competente[616].

Sección 3.ª Preferencia de paso

Artículo 23. Normas generales.

1. ***La preferencia de paso*** en las intersecciones, ***se ajustará a la señalización*** que la regule.

2. ***En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha[617], salvo en los siguientes*** supuestos:

a) ***Los vehículos que circulen por una vía pavimentada sobre los que procedan de otra sin pavimentar.***

b) ***Los vehículos que circulen por raíles*** sobre los demás usuarios.

[613] *Tampoco es de aplicación en túneles y pasos inferiores.*

[614] *Es decir, si existe una señal vertical de prohibición de adelantamiento o una línea continua sólo se está obligado a mantener la distancia de seguridad.*

[615] *El BOE núm. 46, de 21 de febrero de 2018 publicó la Resolución de 8 de febrero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2018.*

[616] *El 05.07.2014 durante la celebración del Rally Sprint de Miengo (Cantabria) 9 espectadores fueron atropellados falleciendo dos de ellos. Es sorprendente ver las pocas precauciones que toman los organizadores de estas pruebas, las autoridades y los propios espectadores, incluso en las competiciones organizadas, ya que muchos de estos últimos se sitúan en el borde de la calzada sin ninguna defensa que los proteja.*
El 25.10.2014 un fotógrafo y otros dos espectadores fueron arrollados en el 6º rally de subida a Tabares Jiménez en Tenerife, falleciendo el fotógrafo pocas horas después. Al parecer se habían colocado en una zona prohibida y acotada por la organización.
Una nueva tragedia ha venido a sumarse al largo historial de víctimas de este tipo de actividades deportivas. El sábado 05.09.2015 en la localidad de Carral (A Coruña) se produjo la salida de la vía de un vehículo participante en un rally falleciendo 7 personas y varias más resultando heridas.
Lo lamentable de todo esto es que se siguen juntando multitudes para presenciar los rallies y una minoría de espectadores siguen actuando con temeridad poniendo en peligro una jornada familiar y festiva.
La edición digital de "La Voz de Galicia" de fecha 11.04.2016 informa que en el Rally de Noia estaban presentes más de 35.000 espectadores y cita a fuentes de la organización que manifestaron que ya de tarde "era imposible controlar a la masa. Incluso hubo uno que se tumbó en la carretera en plena competición". La situación llegó a ser tan incontrolable que se optó por neutralizar un tramo con la esperanza de que no se registrasen más altercados. La Guardia Civil desplegó cerca de 100 agentes que no sólo formularon numerosas denuncias penales y contra el reglamento de circulación, sino que impusieron aún más por incumplimiento de la Ley de Seguridad Ciudadana o de la Ley del Deporte, cuyas sanciones van de los 1.500 a los 3.000 euros. Para el presidente de una de las escuderías el problema es que los rallies se han convertido en romerías y la falta de respeto a los encintados pone en peligro la vida de personas y la seguridad queda a expensas de la suerte".

[617] *La Ley no habla nunca de una vía más ancha o más importante que la otra.*

c) ***Los***[618] ***que se hallen dentro de las glorietas***[619] sobre los que pretendan acceder a ellas.

3. ***Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones***[620].

Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente[621].

1. En los tramos de la vía en los que, por su escasa anchura[622], sea imposible o muy difícil[623] el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario[624], ***donde no haya señalización expresa al efecto***, ***tiene preferencia de paso el que haya entrado primero***[625]***. En caso de duda***[626] sobre dicha circunstancia, ***tiene preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra,*** en los términos que reglamentariamente se determine.
2. ***En los tramos de gran pendiente,*** en los que se den las ***circunstancias*** señaladas en el apartado anterior, ***tiene preferencia de paso el vehículo que circule en sentido ascendente***[627]***,*** salvo si este pudiera llegar antes a una zona prevista para apartarse. En caso de duda se estará a lo establecido en el apartado anterior[628].

[618] *No hay ninguna razón que explique porque en el apartado c) a diferencia del a) y el b) ha desaparecido la palabra "vehículos".*

[619] *Su definición está contemplada en el apartado 63 del Anexo 1 del TRLTSV. Ni la Ley ni el Reglamento de Circulación detallan la utilización de los carriles en las glorietas lo que provoca dudas, infinidad de comentarios en las redes sociales, en las páginas relacionadas con la seguridad vial y en los medios, en general, provocando numerosas aclaraciones por parte de las administraciones con competencias en materia de tráfico.*

[620] *El artículo 57 del RGC, añade: "Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquélla".*
Debiera aclarase lo que sucede en las intersecciones en forma de T ya que en varias sentencias judiciales se considera que no se trata propiamente de una intersección, sino que lo que es realmente es una incorporación a una vía desde otra vía de acceso a la misma (Sentencia A.P. Cádiz 30/2013, de 5 de febrero y Sentencia A.P. Pontevedra 119/2013, de 8 de marzo).

[621] *El artículo 63 del RGC señala: "Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del 7 %."*
En ese mismo artículo observamos que las pendientes se dividen en "pendientes en sentido ascendente" y "pendientes en sentido descendente".

[622] *Hubiera sido conveniente que dijese: "por su escasa anchura de diseño o a causa de obras" ya que si hay un vehículo estacionado en doble fila o averiado y ese es el motivo de la escasa anchura podría pensarse que sería de aplicación este artículo, sin embargo, los artículos 74 y 89 del RGC descartan esta posibilidad.*

[623] *Sería suficiente con que dijese simplemente "difícil".*

[624] *Parece dar a entender que ambos vehículos van en sentido contrario, tendría que decir "que circulen en sentidos diferentes" o "que circulen en sentidos contrarios" ya que lo que existe es una dirección y dos sentidos.*

[625] *Si existe señalización no se aplica la regla del que hubiera entrado primero y por ello si entrase un vehículo y se encontrase con otro que entró después, pero al que le otorgase prioridad la señal R-6 (prioridad respecto al sentido contrario), debería dar marcha atrás y dejarlo pasar primero.*

[626] *Una redacción más acertada sería "Si entrasen al mismo tiempo o en caso de duda …" ya que si llegan al mismo tiempo y los dos conductores comparten esta sensación no sabrían quien tiene más derechos ya que no existe la duda que figura en el precepto.*

[627] *Las Directivas de la Unión Europea se refieren a la conducción en pendientes como "conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas". En este caso vemos como es indiferente el tipo de vehículo.*

[628] *Tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra.*

Artículo 25. Conductores, peatones[629] y animales.

1. ***El conductor[630] de un vehículo tiene preferencia*** de paso[631], ***respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:***

   a) ***En los pasos para peatones[632] [633].***

   b) ***Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola,*** aunque no exista paso para éstos.

   c) ***Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.***

   d) ***Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo[634].***

[629] *El Anexo I del TRLTSV, apartado 2, dice que peatón es quién transita a pie (va a pie), por ello si una persona cruzase el paso de peatones corriendo, siempre habría un abogado que alegase que no se podría considerar peatón. Para evitar esto, por ejemplo, en la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, la ley indica que "caminar" incluye "correr".*

[630] *Debiera haberse mantenido el plural del título del artículo y decir "Los conductores de vehículos tienen preferencia de paso…"*

[631] *Incluidos los equinos, aunque estén montados por agentes de la autoridad, que deben respetar la preferencia de los peatones en los pasos destinados a ellos.*

[632] *Un ciclista que atraviesa, de acera a acera, un paso para peatones montado en una bicicleta no es considerado un peatón, sino un conductor, y por lo tanto no tiene preferencia. En el caso de que resultase atropellado sería considerado un ciclista que cometió una infracción. Si lo hiciese con la bicicleta llevada de la mano, sí sería considerado un peatón.*

[633] *Se entiende que están señalizados debidamente cuando cuentan, al menos, con su correspondiente marca vial. Una señal vertical que advierta de un paso de peatones no es suficiente ya que el peatón no sabría por dónde cruzar. Pero se desaprovechó la ocasión de aclararlo.*
La preferencia del peatón no es absoluta, ya que el RGC en su art. 124.c) señala "En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad". Eso significa que si un vehículo está circulando, por ejemplo, próximo al paso y una persona se pone de forma repentina a cruzar puede haber, en caso de accidente, concurrencia de culpas.
Un despacho de Europa Press de 24.11.2015 indica que una mujer había resultado herida leve en un atropello en Avilés. La Policía Local formuló en su contra denuncia administrativa por cruzar la calzada por un lugar indebido, motivo por el que, según la investigación, habría resultado arrollada por un vehículo. Según la versión de fuentes policiales, la mujer intentó cruzar por el medio de la calzada, teniendo dos pasos de cebra en puntos cercanos. La víctima, sufrió daños de poca consideración y fue trasladada a un hospital. Iba, según la versión policial, distraída, hablando por el teléfono móvil. En el control de etilometría dio una tasa tres veces superior a la permitida para conductores. Las mismas fuentes policiales, han reconocido que se trata de una denuncia poco habitual, pero han recordado que cruzar la calzada por una zona indebida, teniendo un paso de peatones a 50 metros, es una infracción. Asimismo, han explicado que los agentes del cuerpo, cuando acuden a un suceso de este tipo, tienen obligación de abrir el expediente contra el responsable de la conducta infractora, ya sea el viandante o el conductor.
En algunos países se indica que si no existe paso de peatones se debe cruzar en las esquinas en la prolongación de la acera sobre la calle.

[634] *Esta disposición se aplica en caso de que un autobús no pueda aproximarse totalmente a la parada porque, por ejemplo, hay vehículos parados o estacionados y si uno de esos vehículos se pusiese en marcha no tendría preferencia sobre los peatones que están tratando de subir al autobús y también tendría validez en aquellos carriles bus que tienen una acera en el sentido de la marcha y una acera o refugio del otro lado y a veces los peatones tienen que caminar un pequeño trecho para llegar a ellos.*
Se da el caso de que, en ocasiones, la parada de autobús tiene un banco próximo a la calzada o postes de la marquesina o incluso maceteros y dificulta la bajada de una silla de ruedas. Si el autobús parase un poco

e) ***Cuando se trate de tropas en formación[635], filas escolares[636] o comitivas organizadas[637].***

2. ***En las zonas peatonales,*** cuando el vehículo las cruce por los pasos habilitados al efecto[638], ***el conductor tiene la obligación de dejar pasar a los peatones*** que circulen por ellas.

   [639] *(Preferencias en otros países)*

3. ***El conductor del vehículo tiene preferencia de paso, respecto de los animales[640], salvo*** en los casos siguientes:

---

antes para facilitar el descenso de una silla de ruedas podría ser sancionado, aunque seguramente, al menos en el juzgado, se podría alegar que el bien jurídico a proteger: el descenso cómodo de una persona con problemas de movilidad es superior a parar unos metros antes, lógicamente siempre que no haya perjuicios adicionales para otros usuarios.

[635] Tropas en formación significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón, pero nos podemos encontrar a un grupo de soldados que van de maniobras por un costado de la carretera y no se puede decir que vayan en formación. Por ello sería mejor decir a "tropas cuando circulen agrupadas". En caso de atropello a uno de los soldados, el seguro del causante podría alegar que no iban en formación y por ello no tenían preferencia.
El Reglamento (provisional) de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales, de 29 de octubre de 1920, exigía, en su art. 16, que en los puentes colgantes las tropas no llevasen el paso.

[636] El art. 65.b) del RGC repite este texto, sin embargo, luego se refiere en el 143.4) a las patrullas escolares indicando que éstas pueden emplear una paleta que tenga incorporadas las señales verticales R-2 (stop) y R-400 (sentido obligatorio) ***para invitar*** *a los usuarios de la vía a que detengan su marcha (lo cual no es muy correcto ya que la R-400 es para que reanuden la marcha). Con lo cual las filas escolares tienen prioridad sobre los conductores, pero no es así en el caso de los niños que acuden al colegio y son dirigidos por una patrulla escolar. También debiera decir, al igual que lo comentado en el caso de los soldados, "escolares cuando circulen agrupados" o acercándose más a la terminología del DLE, "filas indias de escolares".*

[637] Tal vez el ejemplo más típico sea un entierro aunque podría referirse también a una manifestación autorizada. En el Manual del Estado de Oregon 2018-19 se señala que las Pompas Fúnebres están exentas de ciertas normas. Los vehículos que acompañen a una pompa fúnebre pueden entrar en una intersección sin detenerse y no están obligados a obedecer otras señales de tránsito. Los demás vehículos deben cederles el paso a los que acompañen a una pompa fúnebre. Si no acompaña a la pompa fúnebre, es ilegal unirse a ella o conducir entre los vehículos que sí pertenecen a ella.
Por ello convendría que el Reglamento General de Circulación aclarase un poco más como actuar en estas situaciones.

[638] Al hablar de "pasos habilitados al efecto" debemos entender que son, por ejemplo, los tramos señalizados o no en la acera (zona peatonal) que comunican por ejemplo la calzada con la entrada a un garaje.También podría referirse a los "pasos para peatones" y por ello debiera haberse clarificado.

[639] En algunos Estados, como por ejemplo en California también tienen preferencia en todo momento los invidentes con bastón o con perro lazarillo.

[640] La redacción es inapropiada ya que debía decir sobre los animales guiados por un conductor de ganado o acompañados por una persona, en el caso de los animales de compañía, porque si no, siempre tendrán prioridad los animales sueltos no acompañados salvo que no queramos evitar atropellarlos o no podamos evitarlo. Además, la preferencia no sería de aplicación en materia de seguridad vial sino en materia de seguros en caso de daños personales o materiales. Si un conductor se encuentra con un jabalí o un ciervo en una autopista tiene preferencia, pero esa prioridad no tiene ninguna aplicación práctica ya que es inimaginable ver a un conductor discutir con uno de esos animales sobre quien tiene preferencia. Véanse los artículos 126 y 127 del RGC.
El 12.06.2018, el diario digital alemán "https://www.stuttgarter-zeitung.de/" publicó un video en el que se ve a un ciclista que circula por un carril acera-bici en la ciudad de Munich y que ante la presencia de una familia de gansos en el carril se limita a pasar por encima de ellos, dejando a uno herido. El video se viralizó enseguida, el conductor fue identificado y detenido y de acuerdo con el Códigfo Penal alemán puede enfrentarse a una pena de reclusión de hasta tres años. Lo que vemos es que aunque los animales no

a) ***En las cañadas***[641] señalizadas.

b) ***Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola,*** aunque no exista pasos para estos.

c) ***Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada***[642]***.***

4. ***El conductor de una bicicleta*** tiene preferencia de paso ***respecto a otros vehículos:***

a) ***Cuando circule por un carril-bici***[643]***, paso para ciclistas o arcén*** debidamente autorizado[644] para uso exclusivo de conductores de bicicletas[645].

b) ***Cuando para entrar en otra vía el***[646] ***vehículo***[647] ***gire a derecha o izquierda,*** en los supuestos permitidos, ***existiendo un ciclista en sus proximidades.***

c) ***Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo***[648]***, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.***

---

tengan preferencia no se pueden atropellar sin más sino que hay que tratar de esquivarlos como habían hecho varios ciclistas antes.

[641] *El art. 66.2 del RGC habla de, "cañadas o pasos de ganado" por lo que además de la cañada propiamente dicha se debe incluir el cordel, la vereda o cualquiera otro. Según lo dispuesto en el artículo 570 del Código civil y en el art. 4 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros cincuenta centímetros, y la vereda de 20 metros. Se señalizan con un panel complementario con la palabra "cañada" debajo de la señal P-23 (Paso de animales domésticos). Sin embargo, de acuerdo con lo dispuesto en la Base quinta de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de 1968 de Señalización Vial y también de acuerdo con lo indicado en el artículo 134 del RGC, podrían colocarse siluetas de otros animales si esa fuera la especie preponderante en la zona, aunque dicha posibilidad no se haya utilizado en el Catálogo Oficial de Señales. Recordemos que en la Convención de Viena, la silueta de la vaca es un simple ejemplo.*

[642] *¿Y qué ocurre si disponen de cañada y sin embargo circulan por el arcén? Aquí se ve claramente que se debía incluir la palabra "acompañados". El conductor podría denunciar a la persona que guía a los animales por no circular por la cañada. Si no fuesen acompañados tendrían preferencia los animales siempre, salvo que no se quisiera evitar atropellarlos.*

[643] *Debiera indicar "vía ciclista" en lugar de "carril-bici" ya que una vía ciclista incluye el carril-bici protegido, la acera-bici y la pista-bici.*

[644] *El artículo 64.a) del RGC sustituye la palabra "autorizado" por "señalizado". De todas formas, un arcén para uso exclusivo de conductores de bicicletas no es una de las vías ciclistas contempladas en el Anexo I de la ley.*

[645] *Debemos tener en cuenta que la existencia de un carril bici no impide a una bicicleta circular por otros carriles salvo que haya una prohibición expresa o una señal de obligación que indique que debe utilizar aquel carril.*

[646] *El artículo determinado indica un vehículo concreto y este no es el propósito de la Ley y por ello debiera sustituir "el vehículo" por "un vehículo".*

[647] *El art. 64 del RGC sigue dando preferencia de forma poco adecuada, en estos casos, a los ciclistas sobre los vehículos a motor, lo que ha sido corregido por el TRLTSV, suprimiendo "a motor" ya que el ciclista tiene dificultad para distinguir si se aproxima una motocicleta de poca cilindrada o un ciclomotor. Para el RGC, tal como indica su artículo 64.b), al no tener consideración de vehículos de motor, un ciclomotor o un cuadriciclo ligero cuando gire a derecha o izquierda en una intersección tienen prioridad sobre un ciclista que se halle en sus proximidades.*

[648] *Una definición más precisa se conseguiría sustituyendo "en grupo" por "agrupados" ya que esta última definición indica con más claridad que circulan juntos. El artículo 64.g) del RGC señala que los ciclistas tendrán prioridad de paso frente a los vehículos de motor: "Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta", con lo que no tendrían preferencia frente a los*

En circulación urbana[649] se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.

1. ***El conductor de un vehículo que tenga que ceder el paso a otro*** no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta asegurarse de que con ello no obliga al conductor del vehículo que tiene la preferencia a modificar bruscamente su trayectoria o su velocidad y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad, que efectivamente va a cederlo.
2. ***Aun cuando tenga preferencia de paso, ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones*** si, previsiblemente, puede quedar detenido en ellos impidiendo u obstruyendo la circulación transversal.
3. ***El conductor que tenga detenido su vehículo en[650] una intersección regulada por semáforo, constituyendo un obstáculo para la circulación*** debe salir de aquella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

Artículo 27. Vehículos[651] en servicios de urgencia[652].

Tienen preferencia de paso[653] sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia[654], ***cuando se hallen en servicio de tal carácter***[655], así

---

ciclomotores y además si es un grupo muy estirado y no es una competición debería indicarse algo así como "y se vean ciclistas aproximándose", ya que, de no ser así, los conductores de vehículos a motor no sabrían si ya pasó todo el grupo y tendrían que seguir esperando por si acaso aparece algún ciclista rezagado.

[649] Se autoriza a los ayuntamientos a que regulen la preferencia de los ciclistas frente a los vehículos de motor siempre que dicha regulación no contradiga el TRLTSV ni el RGC.

[650] Sería más correcto indicar "dentro de" ya que si está antes del semáforo posiblemente estaría detenido por una avería y entonces no podría cumplir este precepto.

[651] Este artículo quedó huérfano respecto al RGC que los contempla en los artículos 67 al 70. Debiera titularse "Vehículos prioritarios y otros vehículos en servicio de urgencia" y aclarar mejor las similitudes y diferencias entre ambos.
El RGC exige que los vehículos no prioritarios en servicio de urgencia cumplan con las normas de circulación, pero aquí se puede aplicar la exclusión de responsabilidad cuando los bienes jurídicos a proteger, por ejemplo, en caso de emergencia sanitaria, son superiores a las exigencias de las normas de tráfico.

[652] Se olvidó el legislador de incluir a los agentes de la autoridad que circulan en bicicleta o que van a caballo ya que con esta redacción si van persiguiendo a alguien tendrían que detenerse en los semáforos al no ser considerados vehículos en servicios de urgencia ya que el artículo 68.2 del RGC les exigen que lleven la señal V-1 y señales acústicas especiales. Las bicicletas de los agentes de tráfico para ser consideradas en este carácter tendrían que llevar señales acústicas y luminosas.
En Estados Unidos la policía utiliza en algunos aeropuertos y en diversas situaciones vehículos Segway con señales acústicas y luminosas para actuar en servicios de urgencia.
Véase: https://www.youtube.com/watch?v=CsaE21-rokU

[653] La Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito de Uruguay especifica que no se puede seguir a un vehículo de emergencia, es decir, no se puede aprovechar que le van dejando paso para colarse detrás de él.

[654] Podía preverse tal como sucede en la República Checa o en Alemania, que los conductores, en caso de congestión en una autopista, estén obligados a arrimarse a los costados para dejar despejado un carril en el medio que permita la circulación de los vehículos prioritarios.

como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera[656]. Pueden circular por encima de los límites de velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales[657], en los términos que reglamentariamente se determine[658].

Sección 4.ª Incorporación a la circulación

Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación[659].

---

[655] *Si no están en servicio de urgencia, incluso los prioritarios, son considerados vehículos normales. Por ejemplo, llevarlo a cargar combustible, lavarlo o trasladarlo a un garaje. En estas circunstancias, el conductor, incluso el habitual, podría conducir con una tasa de alcohol en sangre igual o inferior a 0,5 g por litro, o de alcohol en aire espirado que no superase 0,25 mg por litro.*
Distinto es el caso de los taxis, de los vehículos destinados al transporte de pasajeros de más de 9 plazas o de mercancías con una MMA superior a 3.500 kg, ya que el RGC en su art. 20 habla de "Cuando se trate de ***vehículos****…" y un vehículo nunca pierde esa condición, que por otra parte viene reflejada en su tarjeta ITV.*
Eso implica que no importa la actividad que realice y sus conductores no pueden conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.
Los agentes si denuncian a un taxista que va con su familia de vacaciones deberían hacerlo como si estuviese trabajando, aunque suelen tener en cuenta la circunstancias que concurren en estos casos, por eso sería adecuado que la Ley y el RGC aclarasen aún más si debe hacerse una diferencia cuando se está "de servicio" o cuando se desempeña otra actividad.
[656] *Se supone que también si el auxilio es en una vía urbana. Aunque tengan prioridad de paso, esto no los convierte en vehículos prioritarios.*
[657] *Este artículo al no limitarse a los vehículos prioritarios avala que los vehículos de mantenimiento y las grúas de auxilio, en servicio de urgencia, puedan circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estén exentos de cumplir otras normas o señales.*
Esta redacción de la Ley parece anular el artículo 70 del RGC dedicado a los vehículos no prioritarios en servicio de urgencia ya que según ese reglamento "… deberán respetar las normas de circulación, sobre todo en las intersecciones, y los demás usuarios de la vía darán cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 69 (facilitarles el paso)". Esto basándonos en la prioridad de la Ley frente al RGC.
El compendio de Instrucciones de la DGT, de 08.05.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114, señala que: "La prioridad de paso sólo alcanza al vehículo de auxilio en carretera que de forma cierta acuda a un servicio por haber sido requerido para ello. En caso de duda, los agentes requerirán a la grúa de auxilio en carretera que acredite que es quien verdaderamente ha sido llamada para realizar el servicio de auxilio".
Pero, igualmente los vehículos prioritarios si no acuden de forma cierta a un servicio por haber sido requeridos para ello, haciendo uso de las señales acústicas y/o ópticas, o no respetando los límites de velocidad serían sancionados por una infracción grave tal como señala el artículo 68.2 RGC."
Además, los conductores de los vehículos prioritarios, tal como señala el art. 67.2 del RGC: "… harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente…"
El término "ponderado" no clarifica demasiado. En otros países europeos figura que cuando crucen un semáforo en rojo, el conductor debe reducir la velocidad lo suficiente para ser capaz de detenerse ante cualquier vehículo que se cruce con él.
Y finalmente la redacción del compendio de instrucciones no deja de sorprender ya que los agentes deberían dirigirse al conductor de la grúa y no a la propia grúa.
[658] *Art. 67 al 70 RGC. Se debe tener en cuenta que un vehículo no prioritario en servicio de urgencia tiene prioridad, pero sigue sin ser prioritario por lo que no puede instalar la señal V-1. El artículo 70 RGC permite utilizar la bocina en forma intermitente, conectar la luz de emergencia, si se dispone de ella, o agitar un pañuelo o procedimiento similar.*
El artículo 68 RGC permite excepcionalmente circular en sentido contrario por el arcén de una autopista o autovía pero no por otro tipo de vías.
[659] *La redacción es confusa ya que, leyendo este artículo, incorporarse a otra vía parece que es lo mismo que incorporarse a la circulación y sin embargo un vehículo que accede a otra vía no se está incorporando a la circulación ya que está circulando e incluso si sólo encuentra un "ceda el paso" ni siquiera está obligado a detenerse con lo cual nunca dejaría de circular.*

El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso[660] a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, debe ***cerciorarse de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios.*** Debe advertirlo con las señales obligatorias para estos casos y ceder el paso a los otros vehículos, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos.

Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor debe incorporarse a aquélla a la velocidad adecuada.

Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.

Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, ***los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible[661], dicha maniobra,*** especialmente si se trata de un ***vehículo de transporte colectivo de viajeros*** que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

Sección 5.ª Cambios de dirección, de sentido y marcha atrás

Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda[662] para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para incorporarse a otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, debe advertirlo previamente y con suficiente

---

En las señales de peligro:
P-1 Intersección con prioridad. *Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*
P-1 a. Intersección con prioridad sobre vía a la derecha. *Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.*
P-1 b. Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda. *Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.*
P-1 c. Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha. *Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*
P-1 d. Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda. *Peligro por la proximidad de una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*
Se diferencia entre las señales P-1, P-1a y P-1b y las señales P-1c y P-1d, ya que, si encuentra en su camino las primeras, el conductor no tiene obligación de facilitar la incorporación de los vehículos que acceden a la vía prioritaria y, sin embargo, en las segundas, ***debe facilitar la incorporación*** *en la medida de lo posible.*

[660] *Es importante que la Ley incluya en su Anexo I la definición de lo que es una vía de acceso ya que si no cualquier vía que se encuentre con otra sería una vía de acceso.*

[661] *Aunque parece que el TRLTSV se limita a recomendar en lugar de obligar, dando a entender que la educación vial también puede ser de utilidad para favorecer la convivencia en la vía de los distintos usuarios, el artículo 73.2) del RGC indica que, en poblado, un conductor* ***está obligado*** *a facilitar la incorporación a la circulación de un autobús desde su parada deteniéndose, si fuera necesario, para facilitar esa maniobra.*
En Estados Unidos, en numerosos estados, es obligatorio detenerse al ver (en cualquiera sentido) un autobús escolar que está parado mientras suben o bajan estudiantes.

[662] *Cuando un vehículo va a girar a la izquierda y no hay espacio suficiente entre él y el arcén en su sentido de marcha para que un vehículo lo sobrepase, este último no puede ocupar parte del arcén para continuar su camino y debe esperar a que el primero concluya su maniobra. Lo que si permite el art. 78.1) del RGC es que un vehículo que quiere girar a la izquierda puede situarse en el arcén si observa que con su maniobra puede producir una congestión de tráfico y esperar allí el momento oportuno para efectuar la maniobra.*

antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas circunstancias. También debe abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda[663] y no exista visibilidad suficiente.

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril, deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule[664] por el carril que se pretende ocupar.

3. Reglamentariamente[665], se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección.

Artículo 31. Cambios de sentido.

1. ***El conductor*** de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha ***debe elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que intercepte la vía el menor tiempo posible, advertir con la antelación suficiente su propósito con las señales preceptivas y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma.***

   En caso de que no concurran estas circunstancias, debe abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla.

   Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, ***debe salir de la misma por su lado derecho,*** si fuera posible[666], hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

2. ***Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el apartado anterior, en los pasos a nivel[667] y en los tramos de vía afectados por la señal túnel, así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto, y, en general, en***

[663] *La maniobra de giro a la izquierda en una carretera exige la máxima precaución en su realización por el peligro que entraña un desplazamiento transversal frente al desarrollo longitudinal propio de la circulación. Si existe una caravana de vehículos en una vía con una sola calzada con un carril para cada sentido puede ocurrir que el primer vehículo esté efectuando el giro a la izquierda y otro, en ese momento, se proponga adelantar a varios y colisione con el primero. Al haber dos maniobras concurrentes, giro a la izquierda y adelantamiento los tribunales suelen dar la razón a quien hubiera empezado la maniobra, siempre que la hubiese señalizado correctamente, aunque a veces lo difícil es determinar quién inició la maniobra y existe también la circunstancia de que el segundo vehículo puede observar que el primero inició la maniobra, pero los demás pueden no percibir la señalización precisamente porque son tapados por aquel.*

[664] *Hubiera sido conveniente que dijese "circule a una distancia máxima de…. metros" ya que no sabemos a qué distancia puede estar circulando para que pueda mantener su prioridad.*

[665] *Artículo 74 del RGC.*

[666] *El Art. 78.1) del RGC no detalla más esto, con lo cual nos encontramos con la posibilidad de que no exista arcén y no pueda salir por su lado derecho. Por ello debiera añadir "y si no fuera posible deberá seguir circulando hasta otro lugar que resulte adecuado para la realización de la maniobra".*

[667] *En este punto, a diferencia del siguiente, referido a los túneles, no indica: "afectados por la señal (de paso a nivel)" por lo que la prohibición sería únicamente dentro del propio paso a nivel.*

todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento[668], salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.

Artículo 32. Marcha atrás.

1. Se prohíbe circular marcha atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante[669] ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y ***siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.***

2. La maniobra de marcha atrás debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas[670] [671].

Sección 6.ª Adelantamiento

Artículo 33. Normas generales.

1. En todas las carreteras, como norma general, ***el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo que se pretenda adelantar[672].***
2. Por excepción, y ***si existe espacio suficiente para ello, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando[673] claramente***

[668] *El art. 79.1) del RGC prohíbe el cambio de sentido, entre otros lugares "… en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento" y el 87.c.3º) RGC permite el adelantamiento cuando "la calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique". Por lo que si se pasa un semáforo en verde (los semáforos son señales) se puede cambiar de sentido en la intersección siempre que las circunstancias del tráfico no lo impidan.*

[669] *En algunos países, como sucede en Argentina, se aclara que se permite para entrar o salir de un garaje, cuando no hay otra posibilidad.*

[670] *Se puede sancionar el dar marcha atrás en una autopista de peaje para cambiar de carril, al entrar por equivocación en una cabina de telepeaje o al comprobar que no se lleva efectivo, etc. En esos casos el conductor debe esperar a que venga personal de la autopista a solucionar la situación.*

[671] *Serán objeto de denuncia los casos de cambio de sentido o de marcha atrás realizadas sin apoyo o contra las indicaciones del personal de la empresa concesionaria, realizados con el fin de eludir el abono del peaje.*

[672] *Si un conductor circula, por ejemplo, por el carril de la derecha en una vía de tres carriles en su mismo sentido y ve que si se mantiene en su carril y aun respetando la velocidad máxima de la vía, pronto va a adelantar a otro vehículo que va por el carril central, no puede continuar en el carril de la derecha ya que está obligado a situarse detrás del vehículo que va por el carril central y al que debe hacer señales para que se desplace a la derecha y poder entonces adelantarlo o incluso desplazarse al carril de la izquierda para poder adelantarlo si no hace caso a las señales, lo cual es un poco sorprendente ya que un conductor que circula correctamente por su carril se ve obligado a adaptar su conducción a un conductor que va infringiendo las normas.*

[673] *Y "esté todavía en movimiento" ya que de lo contrario no sería propiamente un adelantamiento.*

su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar[674] en ese lado, así como en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

3. Reglamentariamente[675] se establecerán otras posibles excepciones[676] a la norma general señalada en el apartado 1 y particularidades de la maniobra de adelantamiento en función de las características de la vía[677].

Artículo 34. Precauciones previas.

1. ***Antes de iniciar un adelantamiento*** que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar ***debe: advertirlo con suficiente antelación,*** con las señales preceptivas[678], y ***comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, existe espacio libre suficiente*** para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de iniciar el adelantamiento, en cuyo caso debe respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no la ejerciera, podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, ***advirtiéndole previamente con señal acústica u óptica.***

[674] Debía haber añadido "o estacionar".

[675] La Ley debiera aclarar lo que es el "rebasamiento" ya que el artículo 88 del RGC dice "cuando esté prohibido el adelantamiento", es decir, el rebasamiento no es una variante del adelantamiento, es algo distinto, ya que el adelantamiento siempre exige que ambos vehículos se encuentren en movimiento, y resulta extraño que el reglamento desarrolle una actuación no prevista en el TRLTSV.
Igualmente debiera tener en cuenta el "sobrepaso" que se produce cuando, por ejemplo, un autobús que circula por un carril-bus va más rápido que aquellos vehículos que circulan por los carriles normales ya que tampoco se produce "un adelantamiento por la derecha".
Lo mismo ocurre cuando la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que depende de la del que los precede en su carril. Ese hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no se considerado como un adelantamiento y entonces debe considerarse también un "sobrepaso".

*[676] El RGC en el artículo 82.3 añade una segunda excepción ya que indica que "**Dentro de los poblados**, en las calzadas que tengan por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de la marcha, delimitados por marcas longitudinales, **se permite el adelantamiento por la derecha** a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios".*
Existen otras situaciones que no se consideran adelantamientos, como son: circular más rápido por un carril de incorporación a una autovía o autopista que alguno de los vehículos que circulan por ellas; cuando se da una situación similar en carriles de trenzado; cuando circulan a más velocidad los vehículos de un carril situado a la derecha de otro en vías muy saturadas o cuando circulan determinados vehículos más rápido por los carriles reservados para ellos que el resto de los vehículos que van por los carriles ordinarios (Artículos 83 y 85 del RGC).

[677] Este apartado está desarrollado en los art. 82 y 83 del RGC. El incumplimiento de este precepto constituye infracción grave según el artículo 76c) del TRLTSV.

[678] Son los indicadores de dirección (art. 109 RGC), y en algunas ocasiones se pueden utilizar ráfagas largas o cortas, o señales acústicas. (art. 109 y 110 RGC).

3. Asimismo, debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, y de que[679] dispone de espacio suficiente para volver a su carril cuando termine el adelantamiento.
4. ***No se considera adelantamiento*** a efectos de estas normas ***los realizados entre ciclistas que circulen en grupo.***

Artículo 35. Ejecución.

1. ***Durante la ejecución del adelantamiento[680], el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior[681] a la del que pretende adelantar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente*** para realizarlo con seguridad.
2. ***Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento*** advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, ***reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril[682], advirtiéndolo a los que le siguen[683] con las señales preceptivas.***
3. ***El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible[684] y de modo gradual,*** sin obligar[685] a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad[686] y ***advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.***
4. ***El conductor de un automóvil que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor[687], o conjunto de ellos, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad***

[679] *La redacción de la parte final del punto 3) quedaría mejor así: "… de que, este último, va a disponer de espacio suficiente para volver al carril por el que circulaba cuando termine el adelantamiento".*

[680] *No está bien redactado este apartado ya que es una contradicción que señale que se está ejecutando el adelantamiento y luego diga que "pretende adelantar". Un texto mejor sería: "Durante la ejecución de la maniobra de adelantamiento, el conductor que pretende adelantar aumentará notoriamente su velocidad respecto del vehículo que va a ser adelantado y seguidamente mientras se mantenga circulando en paralelo con el vehículo adelantado dejará entre ambos…"*

[681] *La Ley no ha querido precisar cuál es esa velocidad. En Alemania, se exige que la velocidad debe ser un 10% superior por parte del vehículo que adelanta sobre el vehículo adelantqado. El Tribunal Regional Superior de Zweibrücken, en una sentencia de fecha 16.11.2009 (Caso 1SsRs 45/09), estableció que circular 10 km/h por encima de la velocidad del vehículo adelantado, era una velocidad aceptable.*

[682] *Mejor quedaría si señalase: "al carril por el que circulaba".*

[683] *Al adelantar, normalmente, no lo sigue propiamente ningún vehículo por eso estaría mejor que dijese: "advirtiéndolo al vehículo que pretendía adelantar y a los que siguen a éste último con las señales preceptivas".*

[684] *En Alemania el Tribunal Regionalo de Hamm, en una sentencia de 29.10.2008 (Caso 4Ss Owi 629/08) estableció que la duranción del adelantamiento no debía en ningún caso superar los 45 segundos.*

[685] *Una redacción más apropiada sería: "sin obligar a los otros conductores a modificar notoriamente su trayectoria o velocidad" ya que en la mayoría de los casos los conductores de los otros vehículos que circulan próximos por el carril al que se va a reincorporar van a adaptar, aunque sea ligeramente, su velocidad.*

[686] *Si obligase a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad de forma importante podría ser denunciado por conducción temeraria.*

[687] *El art. 83.3 del RGC, señala: "En todo tramo de vía en que existan … partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos,* ***tampoco se considerará adelantamiento*** *el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa." Es decir, si el ciclo o ciclomotor circulan por el arcén, el sobrepasarlos no supone que se les esté adelantando.*
Existe un escrito de la DGT de 30.05.2005 que dice que sí se considera adelantamiento cuando un vehículo que circula por el carril de la derecha adelanta a un ciclo o ciclomotor que circula por el arcén".

[688]***del carril contiguo o contrario***[689]***, en su caso, de la calzada***[690] ***y guardando una anchura de seguridad***[691] ***de al menos 1,5 metros***[692]***. Queda prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén***[693]***.***

[694] *(Otros adelantamientos)*

[688] *En Francia, han optado por una solución intermedia y permiten ocupar el carril contrario pero sólo con dos de las cuatro ruedas del vehículo.*

[689] *No existe el término "carril contrario" sino "carril de sentido contrario".*

[690] *Es curioso que* ***<u>obligue a ocupar</u> el carril contiguo o contrario, con lo cual quiere dar a entender que "el contiguo" tiene su mismo sentido de marcha y "el contrario" implica diferente sentido de marcha, aunque contiguo, al significar "que está tocando otra cosa" también podría ser el carril contrario.***

Este punto 4 impide al conductor de una motocicleta (no olvidemos que también es un automóvil) que adelanta a un ciclo o ciclomotor, aunque mantenga con cualquiera de ellos una separación de 1,5 m, que pueda mantenerse en su carril, ya que lo obliga a ocupar una parte o la totalidad del carril más próximo situado a su izquierda, aunque sea de sentido contrario.

El art. 85.4 del RGC vuelve a insistir en esta obligación: "Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o ***a vehículos de dos ruedas*** *o de tracción animal,* ***se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo*** *de la calzada", no aclarando si "contiguo" significa el mismo sentido de circulación o se aplica también a un carril con diferente sentido.*

El art. 88.1 del RGC, al igual que el 38 TRLTSV, permite – pero no obliga a ocupar el sentido contrario para adelantar, entre otros, a bicicletas, ciclos y ciclomotores al señalar: "aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario".

[691] *En el art. 85.4) del RGC se sustituye "anchura de seguridad" por "separación lateral".*

[692] *El TRLTSV al no diferenciar entre vías urbanas e interurbanas, a diferencia del art. 85.4 del RGC que se limita a las vías fuera de poblado, obliga a mantener la separación de 1,5 m en todo tipo de vías, aunque en poblado muchas veces no se produzcan propiamente adelantamientos, al ir la corriente circulatoria por un carril más rápido que por otro.*

En un escrito de 04.03.2016 la Jefa de Área de Centros de Formación y Sensibilización de la DGT señala que la obligación de mantener esa distancia en poblado en el TRLTSV es debida a la necesidad de reforzar la seguridad de los ciclistas al extenderse el uso de las bicicletas.

En ciudad los ciclistas deben circular por el centro del carril para evitar golpear una puerta que se abre en un vehículo, para ver mejor las irrupción de peatones en la calzada y para que los conductores al adelantarles lo hagan manteniendo la separación lateral de seguridad de 1,5 m.

Se están introduciendo novedosos sistemas para mejorar la visibilidad de los ciclistas. Así, el periódico "El País" en su edición de 06 de febrero de 2017, informa que en Nueva York se está popularizando un sistema que proyecta una imagen laser del icono de una bicicleta sobre el asfalto 6 metros por delante de la propia bicicleta con lo que en los cruces un conductor podrá percibir con más anticipación su presencia.

Por otra parte, se está popularizando, entre los ciclistas, llevar cámaras adosadas al casco, lo que en caso de accidente puede ayudar a conocer la responsabilidad de cada interviniente, pero no están autorizadas por la Ley de Protección de Datos y al no estar garantizada la fiabilidad de la cámara y carecer de permiso judicial, las pruebas obtenidas no serían válidas.

Sin embargo, la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD), parece dejar un resquicio a la legalidad en base a "si existe un interés legítimo perseguido por el responsable del tratamiento (…) que prevalezca sobre el interés o los derechos y libertades fundamentales del interesado". Es decir, acepta que pueda prevalecer el interés del que graba para obtener pruebas de infracciones de tráfico sobre el derecho a la privacidad de la otra parte. En cualquier caso, requiere que sea proporcional ya que no es lo mismo grabar un tramo que estar grabando continuamente y tampoco es lo mismo grabar al que va delante que grabar todo el campo visual.

[693] *Por ello, en general, un conductor debe evitar adelantar a un vehículo si ve que se acerca un ciclista en sentido contrario.*

[694] *El Art. 85.4 RGC además incluye dentro de la obligatoriedad de mantener 1,5 m de separación lateral a los peatones, animales o a vehículos de dos ruedas (incluidas las motocicletas) y a los vehículos de tracción animal. La falta de clarificación sobre lo que es un "animal" hace que parezca posible sancionar a una persona por pasar a menos de 1,5 m de un perro, aunque debemos recordar que los perros no pueden circular por la calzada.*

Artículo 36[695]. Vehículo adelantado[696].

1. ***El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, estará <u>obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada</u>[697],*** salvo en el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 33.2[698] en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.
2. ***Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado aumentar la velocidad[699] o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento[700]. Asimismo, está obligado a disminuir la velocidad de su vehículo[701]*** cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.

Artículo 37. Prohibiciones.

Queda prohibido adelantar[702]:

a) ***En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida[703]*** y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible[704] no sea suficiente para

---

En Alemania cuando se rebasa un autobús estacionado en una parada de transporte público se debe hacer a velocidad de paso humano, que se estima un máximo de 7 km/h.

[695] Todos los artículos dedicados al adelantamiento se refieren a vías de un carril por sentido y debiera haber quedado aclarada esta circunstancia.

[696] Algunos camiones están empezando a llevar instalada en su frontal una cámara de video que capta lo que sucede delante de él incluyendo a los vehículos que se aproximan. Esa cámara está conectada a una gran pantalla situada en la parte posterior del camión y de esa forma el camión se convierte en "transparente" permitiendo a los vehículos adelantarlo con mucha mayor seguridad.

[697] Hay que recordar que el artículo 17 TRLTSV se refiere a los vehículos que deben circular por el arcén y en el artículo 35.4) recuerda que hay que mantener en el caso de adelantamiento de un ciclo o ciclomotor, una separación lateral mínima de 1,50 m por lo que pueden darse circunstancias que impidan ceñirse al borde derecho de la calzada.

[698] Cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.

[699] Da a entender que si un vehículo empieza a decelerar para desistir del adelantamiento, el vehículo que iba a ser adelantado puede acelerar porque en ese momento ya no está siendo adelantado.

[700] Si se pretende adelantar a un vehículo que va de forma irregular ocupando el carril izquierdo y con ello dificultando el adelantamiento se le pueden hacer señales luminosas (ráfagas) o acústicas para que se desplace al carril situado a su derecha. No está autorizado poner el intermitente izquierdo para indicarle que debe desplazarse a la derecha ya que el intermitente se utiliza solamente para indicar un desplazamiento lateral. Seria infracción leve, aunque no se suele sancionar.
Lo mismo ocurre cuando se mantiene accionado el intermitente durante un adelantamiento.

[701] Hay situaciones en que disminuir la velocidad puede ser más peligroso que mantenerla o incluso acelerar, ya que si un conductor está decelerando porque desiste de adelantar y trata de volver al carril situado a su derecha, si el conductor que va por ese carril también decelera pueden quedar circulando en paralelo mientras se aproxima otro vehículo por el sentido contrario.

[702] Ni en este artículo ni el 87 RGC prohíben adelantar utilizando un carril reservado para autobuses o autobuses y taxis y hay que acudir a la lectura de la señal S-51 para comprobar que no se puede utilizar para efectuar adelantamientos.

[703] La lectura de este apartado produce alguna duda ya que parece que la ley es taxativa en la prohibición de adelantar en las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y un poco más flexible cuando se refiere a lugares con "visibilidad disponible insuficiente" y esto parece confirmarse, en el artículo 40 de la Ley, donde, a causa de su peligrosidad, prohíbe parar y estacionar en las curvas y cambios de rasante de

poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada[705], a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

b) ***En los pasos para peatones***[706] señalizados como tales[707] y ***en los pasos a nivel***[708] ***y en sus proximidades***[709]***.***

c) ***<u>En las intersecciones y en sus proximidades</u>***[710]***,*** salvo cuando:

1º. Se trate de una glorieta[711]***.***

2º. El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 33.2[712].

3º. La calzada en que se realice tenga preferencia en la intersección y haya señal expresa que lo indique[713]***.***

---

visibilidad reducida y en sus proximidades y no cita expresamente que se prohíbe parar y estacionar en aquellos lugares con "visibilidad disponible insuficiente".
Sin embargo, la Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, se inclina por aplicar la segunda parte del párrafo tanto a la "visibilidad reducida" que se refiere al diseño geométrico de la carretera como a la "visibilidad disponible insuficiente" que es la que tiene en ese momento la vía, normalmente, por motivos meteorológicos o ambientales.

[704] *Cualquiera que sea la causa que impida la visibilidad: trazado de la vía, obstáculos, edificios, arbolado, vehículos de grandes dimensiones, condiciones meteorológicas, deslumbramiento, etc.*

[705] *En Alemania el Código de la Circulación prohíbe adelantar a vehículos de más de 7,5 Tn si la visibilidad hacia adelante es inferior a 50 m a causa de la niebla, la nieve o la lluvia.*

[706] *La Ley da a entender que existen dos tipos de pasos para peatones, unos sin señalizar y otros señalizados debidamente y a los que se aplican distintas normas. Esto es especialmente delicado cuando no se pintan "pasos de cebra" en los pasos de peatones regulados por semáforos (muchas veces se pinta una marca vial semejante a "pasos para ciclistas", aunque más ancha), ya que si el semáforo no funciona el peatón no tiene preferencia y en ese caso, de acuerdo con este artículo, si se podrían producir adelantamientos.*

[707] *No tiene sentido que diga "señalizados como tales" ya que si no lo estuviesen no serían "pasos para peatones". Además, la ley sigue citando en otros preceptos, el término "paso de / para peatones" y lpara mantener la coherencia del texto tendría que haber puesto siempre al lado "señalizados como tales".*
Con lo cual esta redacción permite que, si un ayuntamiento señaliza, tal como está ocurriendo, un paso para peatones como si fuese un paso para ciclistas, un conductor podría adelantar en ese paso.

[708] *Vimos que en el art. 31, al referirse al cambio de sentido se indica "en los pasos a nivel" pero respecto a los adelantamientos el art. 37 añade "o en sus proximidades".*

[709] *Hubiera quedado más claro si indicase al final y "en las proximidades de ambos". También debía haber indicado "salvo las excepciones que figuren reglamentariamente". El artículo 87 del RGC dispone que dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas. Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.*

[710] *Este término que se repite hasta 5 veces en la Ley es un concepto indeterminado y produce inseguridad jurídica. Debiera indicarse una cifra en metros, en cada caso, para definir qué significa "en sus proximidades".*

[711] *En el art. 87.1c.1º) del RGC considera que una plaza de circulación giratoria y una glorieta son lo mismo a efectos de adelantamiento.*

[712] *Cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.*

[713] *Dicha prioridad vendrá indicada por:*

- *La señal vertical R-3. Calzada con prioridad. (Consiste en un rombo blanco exterior con uno interior amarillo).*

4º. El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas[714].

Artículo 38[715]. Supuestos especiales[716].

Cuando un vehículo se encuentre inmovilizado en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico[717], puede ser rebasado[718]***, aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada[719].*** En todo caso, hay que cerciorarse previamente de que la maniobra se puede realizar sin peligro.

En estas mismas circunstancias[720] se podrá adelantar a las bicicletas[721].

Sección 7.ª Parada[722] y estacionamiento[723]

Artículo 39. Normas generales.

- *La señal P-1. Intersección con prioridad.*
- *Un semáforo que esté en fase verde, etc.*

[714] *Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas y bicicletas.*

[715] *Ver los artículos 88 y 89 del RGC. El incumplimiento de este precepto constituye infracción grave según el artículo 75c) del TRLTSV.*

[716] *En este artículo debiera contemplarse el adelantamiento fuera de poblado a peatones y animales ya que el TRLTSV sólo se ocupa de adelantamiento entre vehículos y es el artículo 85 del RGC el que se ocupa de completar lo que se olvida la Ley.*

[717] *Hubiera quedado mejor si dijese "estado del tráfico".*

[718] *El TRLTSV utiliza "rebasar" para indicar un supuesto especial de adelantamiento que consiste en la acción de sobrepasar a un vehículo u obstáculo inmovilizado. A muchos conductores les gustaría que el término "rebasar" se utilizase para permitir también adelantar a vehículos agrícolas cuando circulan a velocidades inferiores a 20 km/h.*

[719] *Debiera añadir "aunque esta maniobra esté en contradicción con la señalización" ya que por ejemplo ese tramo puede estar pintado con una línea continua. Véase el Artículo 88.1 del RGC. Comprende el adelantamiento de bicicletas. No debería referirse al carril de la izquierda sino al carril más próximo en sentido contrario.*

[720] *Las circunstancias a las que se refiere son las que figuran en el primer apartado del artículo, es decir, un vehículo inmovilizado en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico, lo que no parece que haya sido la intención del legislador y por ello debiera ir en apartado distinto y decir: "Se podrá adelantar a los ciclos aunque para ello haya que ocupar parte del carril más próximo del sentido contrario después de cerciorarse de que la maniobra se puede realizar sin peligro".*
El art. 88.1) del RGC señala: "Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general."

[721] *Debiera sustituirse "bicicletas" por "ciclos".*

[722] *Está definida en el apartado 81 del Anexo I del TRLTSV.*

[723] *Está definido en el apartado 82 del Anexo I del TRLTSV.*

1. ***La parada o el estacionamiento de un vehículo <u>en vías interurbanas</u> debe efectuarse siempre fuera de la calzada***[724]***, <u>en el lado derecho</u>*** de la misma[725] y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén[726].
2. ***Cuando <u>en vías urbanas</u> tenga que realizarse en la calzada o en el arcén***[727] ***se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho***[728]***, salvo <u>en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo</u>.***
3. ***La parada y el estacionamiento***[729] ***deben efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación***[730] ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y ***evitando que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor***[731]***,*** de acuerdo con las normas que reglamentariamente[732] se establezcan.

[724] *Queda muy claro que si no existe arcén no se puede ni parar ni estacionar en una carretera.*

[725] *Cuando existen propiedades particulares próximas a una carretera debe tenerse en cuenta la zona de dominio público, desde la arista exterior de la explanación, prevista en la legislación de carreteras para cada tipo de vía donde sería posible parar y estacionar, aunque el particular indicase mediante un cartel que está prohibido hacerlo.*

[726] *Indica "fuera de la calzada" y la definición de "arcén" en el Anexo I del TRLTSV deja claro que éste no forma parte de la calzada, por lo tanto, en una vía interurbana no se podría estacionar en el arcén cuando fuera transitable y si se podría hacer si estuviese en un estado que impidiese o dificultase notablemente la circulación, de lo que podemos concluir que la ley "premia" a las carreteras que tienen el arcén en mal estado ya que les permite ofrecer servicio de parada y estacionamiento al conductor, servicio que no pueden ofrecer las que están en buen estado.*

De todas formas, la redacción es equívoca ya que da a entender que en un arcén hay una parte transitable y otra que no lo es, es decir, en un arcén de 1,5 m podría ser transitable 1 metro y el otro medio no y una motocicleta podría estacionar en el ½ metro que no es transitable. Un turismo no podría estacionar en esa parte intransitable porque ocuparía también la zona transitable del arcén o parte de la calzada. Una redacción mucho mejor sería: "en el arcén derecho de la misma cuando éste no sea transitable".

[727] *Tendría que añadir "después de comprobar que la señalización no lo impide".*

[728] *El artículo 15 de esta Ley señala que "**el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley <u>por la derecha</u> y lo más cerca posible del borde de la calzada…"** y eso implica que en vías de dos sentidos tienen que parar o estacionar en la derecha en su sentido de marcha ya que si lo hicieran en el sentido contrario tendrían que circular por la izquierda algunos metros para poder estacionar, teniendo en cuenta que no sería una maniobra de adelantamiento. Por ello cuando se sanciona debiera hacerse de acuerdo con el artículo 15 y no por el 39 del TRLTSV.*

[729] *Estaría mejor si añadiese "tendrá en cuenta la señalización vial".*

[730] *El Código de la Circulación de 1934 era más preciso e indicaba en su artículo 48: "c) Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública". Esta distancia ha desaparecido del TRLTSV y del RGC.*

En otros países, como por ejemplo en Argentina, se prohíbe estacionar a menos de 10 metros de la entrada de hospitales, escuelas, templos u organismos públicos.

[731] *Aquí estaría incluido lo contenido en el art. 91.3a) del RGC que indica que el conductor, cuando se aleja del vehículo "debe adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización".*

Se están popularizando aparatos geolocalizadores que se ocultan en el vehículo y que facilitan en todo momento su posición incluso detectan su desplazamiento aunque no esté el motor en marcha, como por ejemplo, si es trasladado en un vehículo grúa.

El diario digital italiano www.leggo.it, comenta el 28.06.2016 una multa dejada sobre el parabrisas de un turismo por haber dejado bajada la ventanilla posterior izquierda. La denunciada alegó que lo había bajado para que respirara su sobrino y luego se olvidó de subirlo. El art. 158 del "Codice della strada" señala que "durante la parada y el estacionamiento el conductor debe adoptar las medidas oportunas para evitar incidentes e impedir el uso del vehículo sin su consentimiento". Uno de los objetivos de este artículo es impedir el hurto o robo del vehículo. El agente estimó que el conductor no había cumplido con la obligación de custodiar el vehículo de forma que impidiese la utilización impropia del mismo.

<u>En vías urbanas</u>[733], ***se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera***[734] ***por el tiempo indispensable para efectuar la retirada***[735] ***de los vehículos***[736] averiados o accidentados, siempre que no se cree un nuevo peligro, ni se cause obstáculo a la circulación[737].

4. [738]***El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal***[739]***,*** pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas[740], ***limitaciones horarias***[741] ***de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas incluida la retirada***

En algunos países obligan a que en el permiso de circulación figuren todos los conductores que pueden utilizar el vehículo, de esa forma en un control policial se puede detener fácilmente a quien lo haya hurtado, robado o lo conduzca sin autorización y las compañías de seguros sólo responden por los daños si son causados por uno de esos conductores autorizados.
Este artículo se aplicaría para sancionar a un conductor que por ejemplo se olvide de poner el freno de mano o lo ponga mal y por ese motivo el vehículo se deslice cuesta abajo. No se puede calificar de conducción negligente pero sí de conducta negligente.

[732] *Art. 91.1) del RGC.*

[733] *Está definida en el apartado 73 del Anexo I del TRLTSV.*

[734] *Vemos que el TRLTSV habla de grúas de auxilio en carretera, pero sabemos que muchas veces su actuación es en vías urbanas. Debiera cambiarse su nombre por "grúas de auxilio vial". El "Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes", en su artículo 4.4 coincide con la Ley de Tráfico al indicar que "La actividad de* ***asistencia mecánica en carretera*** *sólo podrá realizarse como servicio dependiente de un taller legalmente inscrito en el Registro Especial,.."*
La DGT en un escrito dirigido a la Federación Nacional de Empresarios de Grúas de Asistencia en Carretera (FEGRUAL), el 04.06. 2013, considera que una grúa de arrastre no es un conjunto de vehículos o un vehículo articulado y que el permiso de conducción que se requiere para conducir una grúa de arrastre que traslada un vehículo, es el que se precisa para conducir la propia grúa en atención a su MMA.
Si actúan en servicio de urgencia están exentos de cumplir los tiempos de descanso y el uso del tacógrafo contemplados en los Reglamentos de la C.E. 561/2006 y 165/2014, tal como señala el artículo 1.4.d) del Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, (BOE núm. 47, de 23 de febrero) sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

[735] *Debiera indicar algún Reglamento cuando se considera que un vehículo ya no puede ser desenganchado de una grúa una vez que se está procediendo a su retirada. En Francia, el Código de circulación señala en su artículo R325-12, que se considera enganchado un vehículo cuando, al menos, dos ruedas del vehículo han dejado de tener contacto con el suelo. Sí ese no es el caso, el conductor puede solicitar que no se lleven el vehículo limitándose a abonar la multa por la infracción cometida.*

[736] *Es necesaria esta aclaración ya que la parada sólo permitiría menos de 2 minutos de tiempo si la grúa no pudiese estacionar. Para evitar confusiones una redacción mejor sería: "En vías urbanas, se permitirá que las grúas de auxilio vial puedan efectuar las operaciones necesarias de retirada de vehículos durante el tiempo indispensable...".*

[737] *En muchas ocasiones es inevitable obstaculizar la circulación. Con esta redacción una grúa podría tener que esperar horas hasta que apenas hubiese tráfico para proceder a cargar o arrastrar un vehículo. Lo adecuado es que hubiera indicado "procurando causar los mínimos inconvenientes a la circulación" o similar.*

[738] *Véanse los art. 7.b) del TRLTSV, el 93 del RGC y el 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.*

[739] *Vuelve a dar amplia autonomía a los ayuntamientos, en línea con lo previsto en los artículos 7b) y 23.5c).*

[740] *No pone un límite al tipo de medidas, pero sería conveniente que incluyese que pueden reservar plazas de estacionamiento para residentes en determinadas zonas urbanas o que no pueden estacionar ciertos tipos de vehículos en determinadas zonas como es el caso de los remolques ligeros que no están unidos al vehículo tractor ya que al carecer de matrícula propia podrían ser tratados como residuo urbano.*

[741] *El estacionamiento no sólo puede ser limitado en el tiempo, sino que también puede ser prohibido en determinados lugares y sujeto al abono de su importe.*

del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título[742] que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor[743].

[744] *(Estacionamiento en recintos privados).*

[745] *(Prohibición de venta de vehículos en las vías públicas)*

Artículo 40. Prohibiciones.

1. Queda <u>prohibido parar</u> en los siguientes casos[746]:

[742] *Las nuevas tecnologías hacen que como "título" se pueda considerar la anotación de la matrícula del vehículo en el parquímetro. Eso no impide que se pueda retirar un comprobante del pago, pero ahora, en algunos lugares, ya no es necesario dejar colocado el resguardo del ticket dentro del vehículo e incluso puede prorrogarse el tiempo en otro parquímetro situado en la ciudad sin tener que hacerlo donde está el vehículo, siempre dentro del límite máximo horario.*

[743] *El texto no es adecuado porque da la impresión de que una vez identificado el conductor va a dejar de estar, por ejemplo, inmovilizado el vehículo, o que va a ser devuelto a su sitio desde el depósito a donde fue retirado, lo que no es cierto, ya que lo relevante es que el conductor haga acto de presencia y pueda enterarse de lo sucedido y actuar en consecuencia.*

[744] *El estacionamiento de vehículos en locales o recintos privados habilitados al efecto se rige por la Ley 40/2002, de 14 de noviembre (BOE núm. 274, de 15 de noviembre),* ***reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos.*** *Incluye el deber de vigilancia y custodia del que cede el local o recinto a cambio de un precio determinado.*

[745] *En muchos países está prohibida la venta de vehículos en las calles. El diario "Expansión" en su edición de fecha 03.08.2014 comenta que la DGT eliminó del futuro Reglamento General de Circulación el punto en él se prohibía la venta de coches estacionados en la vía pública. Dado que se está rehaciendo dicho Reglamento se desconoce cómo quedará finalmente la norma.*

[746] *También se debiera incluir que está prohibido parar o estacionar en las zonas en que la señalización lo impida.*

Tanto el TRLTSV como el RGC se han olvidado de indicar que está prohibido parar y estacionar en lo que denominan "puentes levadizos".

Está prohibido igualmente parar o estacionar en zonas restringidas por razones de defensa nacional tal como figura en el Decreto 689/1978, de 10 de febrero (BOE núm. 89, de 14 de abril), que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional. El artículo 6 del Reglamento señala que "las zonas declaradas de interés para la Defensa Nacional quedarán, a los efectos de la Ley 8/1975, bajo la responsabilidad y vigilancia de las Autoridades militares jurisdiccionales de los Ejércitos de Tierra, Mar o Aire". Si un conductor estacionase en una zona de seguridad, sin permiso, sería sancionado por la autoridad militar y si en el procedimiento presentase recurso de alzada lo haría ante el Ministro de Defensa.

Lo mismo sucede con los Puertos del Estado donde denuncia la policía portuaria y sanciona el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE núm. 253, de 20 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por su parte la Ley 22/1988, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de julio) prohíbe en su artículo 33.5) el estacionamiento y la circulación en el caso de las playas. Su artículo 30.1a) indica: "En tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito."

En el art. 97.1.a.4) establece "En el caso de estacionamiento o circulación no autorizada de vehículos, entre 50 y 150 euros, en función de los criterios que se establezcan reglamentariamente". Aquí no se aplicaría el TRLTSV, pero no dejaría de ser una multa por mal estacionamiento. Al ser el dominio público marítimo-terrestre competencia del Estado, la denuncia la efectuaría la Guardia civil y el expediente lo tramitaría la Demarcación de Costas del Ministerio de Agricultura y Pesta, Alimentación y Medio Ambiente. Recordemos que la titularidad del Dominio Público marítimo-terrestre corresponde al Estado (artículo 132 de la

a) ***En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades[747] y en los túneles.***

b) ***En los pasos a nivel, pasos para ciclistas y <u>pasos para peatones</u>[748].***

c) [749]***En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios[750].***

d) ***En las intersecciones y en sus proximidades[751].***

e) ***Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos*** que pueda entorpecerse[752] su circulación.

f) ***En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización*** a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

g) ***En autovías o autopistas[753],*** salvo en las zonas habilitadas para ello[754].

Constitución y 3 de la Ley de Costas), aunque las otras administraciones tienen competencias en ordenación del territorio y limpieza de las playas.

[747] Se echa de menos que no indique una distancia al hablar de "proximidades" o al menos debiera señalar que se establecerá reglamentariamente.

[748] Viendo el apartado b) y el apartado j) de este punto 1, debemos pensar que el que aparezca dos veces "paso para peatones" es una errata del legislador.

El artículo 124 del RGC indica en su punto a) que los pasos existentes en los semáforos son pasos para peatones y por ello debieran ir señalizados con la marca vial correspondiente, lo que no ocurre siempre.

Ese mismo artículo parece incurrir en una redundancia ya que señala en su punto c): "En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial", lo que no tiene mucho sentido ya que, según la definición contenida en la marca vial, los pasos para peatones, para ser considerados como tales, siempre tienen que ir señalizados.

En cualquier caso, se echa de menos que la Ley no explique lo que es un paso para peatones o un paso de peatones y que para conocer su significado tengamos que acudir a una marca vial contenida en el art. 168c) del RGC.

[749] En este apartado debe entenderse que "determinados usuarios" se aplica tanto "para la circulación" como "para el servicio". Si no se aplicase esta condición estaría prohibida la parada en todo tipo de carriles.

[750] Por ejemplo, en las aceras, los carriles bus, los carriles bici, etc. También serían partes de la vía reservadas para determinados usuarios las plazas de discapacitados o las plazas para vehículos oficiales delante de numerosas oficinas públicas. También habría que incluir plazas en hospitales, hoteles, los vados de los edificios, etc. que cuenten con la oportuna autorización municipal.Sería interesante que dijese también si las zonas de carga y descarga están reservadas para determinados usuarios y por ello no se podría bajar una persona de un vehículo.

Debiera diferenciarse la gravedad de una parada en los sitios señalados en este apartado en función del vehículo utilizado ya que no es lo mismo un vehículo de dos ruedas que uno de cuatro a la hora de ocasionar molestias a otros usuarios de la vía.

En algunas grandes ciudades, como París, los vehículos de dos ruedas están exentos del pago del parquímetro con el fin de facilitar su utilización.

[751] La Ley debiera haber añadido: "salvo las excepciones reglamentarias". El artículo 94.1 del RGC indica que se puede parar en las intersecciones y en sus proximidades si no se dificulta el giro a otros vehículos.

[752] Debía añadir "o bloquear".

[753] Si en una autopista un conductor se encuentra una especie protegida (lince, águila…) que ha sufrido lesiones pero que aún se puede recuperar, el conductor debiera estar autorizado a parar en el arcén, descender del vehículo y retirar el animal o señalizar el lugar con los triángulos y luego avisar al 112 de la situación del animal, y seguir las instrucciones que le den sobre cómo debe seguir actuando.

Se puede parar y estacionar por una urgencia absoluta como puede ser el reventón de un neumático pero no parece que se pueda considerar ese tipo de urgencia cuando un vehículo se queda sin gasolina ya que se podía haber previsto lo que podía ocurrir, salvo que se demuestre que la aguja indicadora o similar del combustible se encontraba averidada.

[754] Las zonas habilitadas son las áreas de descanso o de servicio y los postes SOS, aunque estos últimos están desapareciendo. No se considera zona habilitada el terraplén que puede separar dos sentidos en la

h) ***[755]En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas[756].***

i) ***En las zonas destinadas para estacionamiento y parada[757] de uso exclusivo para el transporte público urbano.***

j) ***En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad[758] y <u>pasos para peatones</u>.***

[759] (Otras prohibiciones)

---

autopista o autovía aunque el art. 90 RGC parece permirtirlo por razones de emergencia. Parar o estacionar en los peajes es sancionable salvo que exista un área señalizada para estacionamiento. En los casos en los que el conductor que no ha abonado el peaje persista en la negativa a circular a pesar de haber sido requerido para ello, el personal de la empresa deberá proceder a contactar de forma inmediata con los Agentes de la Autoridad, al objeto de que éstos puedan proceder a denunciar tales hechos como infracción al artículo 2 del Reglamento General de Circulación, al comportarse indebidamente en la circulación, entorpeciendo la misma, causando perjuicios y molestias innecesarias al resto de usuarios.
A la vista de las concretas circunstancias que confluyan en tales hechos, los agentes determinarán si procede la denuncia indicada, o si los mismos serían constitutivos de otro tipo de infracción administrativa, o incluso penal. De forma excepcional, si el conductor del vehículo lo abandona en el carril del peaje denotando voluntad de dejarlo allí detenido, el agente de la autoridad podría considerar que los hechos constituyen infracción al artículo 91.2 del RGC.
Estas infracciones deben ser denunciadas por agentes de la Autoridad, aportando a la denuncia cuantas pruebas puedan ser facilitadas por el personal de la empresa concesionaria de la vía.
El art. 14 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo) establece:
*3. **El personal de la sociedad concesionaria de la autopista denunciará el impago del peaje del presunto infractor,** pudiendo solicitar el auxilio de la autoridad pública encargada de la vigilancia del tráfico en casos de resistencia a la identificación por parte del usuario.*
*4. **La denuncia** deberá reunir los requisitos suficientes en relación con la identidad y elementos constitutivos de la infracción y **tendrá valor probatorio.***
[755] Los apartados h), i) y j) no son necesarios ya que están incluidos en el apartado c).
[756] Debiera haber puesto "en las vías ciclistas" ya que así incluiría a todo tipo de ciclos.
[757] Debe tenerse en cuenta que estas paradas de transporte público se utiliza la marca vial amarilla en zigzag, que se utiliza también en las zonas de carga y descarga, por lo que muchos conductores piensan que pueden parar, pero no estacionar. Por ello sería conveniente una marca vial diferente cuando sólo pudiese parar el transporte público.
El artículo 91 del RGC considera infracción grave estacionar en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.
[758] En el punto anterior al referirse a los autobuses habla de zonas de estacionamiento y parada y no se entiende porque no lo hace al referirse a los discapacitados. Una redacción más correcta sería "para parada y estacionamiento exclusivo de vehículos provistos de la correspondiente tarjeta municipal (o incluso emitida por una mancomunidad de municipios) y de la señal V-15".
La zona no es realmente para personas con movilidad reducida, ni siquiera para conductores discapacitados, sino que lo es para vehículos autorizados mediante la tarjeta de estacionamiento correspondiente, es decir, una persona con movilidad reducida no tiene derecho a estacionar su vehículo señalizado con la señal V-15 en un lugar "señalizado para uso exclusivo de minusválidos" si su automóvil carece de la tarjeta municipal que lo autoriza. Esta es válida para cualquier vehículo en el que viaje el interesado. En caso de un estacionamiento irregular se puede avisar a la grúa municipal.
*Por ello también es incorrecta la redacción de la señal V-15 que figura en el art. 173 RGC y en el Anexo XI del RGV y el texto que figura en la resolución anual de la DGT que permite el uso de los carriles VAO, ya que el portador de esa señal no puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico, sino que **"<u>podría</u> beneficiarse"** si dispusiese de la tarjeta municipal correspondiente, es decir, la señal de minusválido no da beneficios por si sola.*
Eso se ve claramente en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, donde no hay prevista ninguna sanción por llevar la señal V-15 en un vehículo donde no viaje un discapacitado y es que lo que se sanciona es no tener la tarjeta municipal de estacionamiento.

2. Queda ***<u>prohibido estacionar</u>*** en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior.

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria[760]***,*** conforme a la regulación del sistema utilizado para ello[761], sin disponer del título[762] que lo autorice[763] ***o cuando, disponiendo de él, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo***[764] ***permitido por la autorización***[765]***.***

c) En zonas señalizadas[766] ***para carga y descarga***[767]***.***

d) [768]***En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas***[769] ***con discapacidad***[770]***.***

---

[759] *Debieran de añadirse más limitaciones, tales como que no se puede parar cuando se bloquee o dificulte la circulación de vehículos o se genere peligro para otros vehículos.*
También se debería sancionar detenerse para contemplar un accidente sin intención de auxiliar y dedicarse a enviar selfies y fotos del accidente por whatsup. La agencia Efe comenta el 07.01.2018 que un grupo de bomberos de la ciudad alemana de Osnabrück (noroeste de Alemania) ha participado en un vídeo con el que se denuncia la falta de respeto de los "mirones morbosos" que llegan a entorpecer las operaciones de rescate en accidentes de circulación.

[760] *No prohíbe parar y eso tiene sentido ya que un conductor puede necesitar un par de minutos para conseguir el ticket del parquímetro. Se ha denunciado alguna vez al titular de un vehículo que estaba tratando de conseguir el ticket de aparcamiento.*

[761] *Una App instalada en el móvil permite, en algunos municipios, que los conductores pulsen un botón una vez han estacionado su vehículo de forma que comienza a sumar el tiempo de aparcamiento en un crono visible a través de la aplicación. Una vez que la persona regrese a su vehículo, tan solo deberá volver a pulsar el mismo botón para detener el tiempo y, automáticamente, se procederá a iniciar el pago por el importe del tiempo exacto que haya permanecido en la zona azul.*

[762] *Es obligatorio sacar el ticket y no se puede permanecer dentro del vehículo sin hacerlo, por ejemplo porque se espera a alguien, ya que sería motivo de denuncia. En esos casos el conductor debe circular y dejar la plaza libre.*

[763] *Es un término equívoco ya que distintivo puede referirse a una viñeta que dan algunos ayuntamientos a conductores que viven en una determinada zona para que puedan estacionar en ella y también se califica como distintivo a la tarjeta de minusválido. Más correcto hubiera sido emplear la palabra "ticket" o "recibo".*

[764] *Esta redacción es inadecuada ya que da a entender que, si una persona saca un ticket por media hora y luego está una hora y media, siendo el período máximo autorizado que figura en la ordenanza municipal de dos horas, no está infringiendo la ley ya que no permanece el vehículo estacionado después de las dos horas, que era el tiempo máximo permitido. Debía decir "sobre el tiempo límite que figure en el ticket de estacionamiento".*

[765] *El* ***Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en su artículo 7c)*** *autoriza el estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario.*

[766] *El* ***Real Decreto 1056/2014,*** *en el artículo 7d) permite la parada o estacionamiento a los vehículos provistos de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Dado que es una norma especial dirigida a un colectivo concreto creemos que prevalecería sobre el TRLTSV siempre que la excepción esté contemplada en una ordenanza municipal.*

[767] *Debía haber añadido "excepto los vehículos autorizados por el Reglamento General de Circulación" o algo similar. Es importante señalar que no basta con que el vehículo sea una furgoneta, un furgón o un camión sino que además debe realizar las tareas de carga o descarga para poder estacionar en esas zonas.*
En muchos países se establece un tamaño máximo de los vehículos autorizados en esas zonas y además un período de tiempo, por ejemplo 15 minutos, para las operaciones de carga y descarga.

[768] *Sobran los apartados d) y e) ya que están incluidos en el apartado c) del punto 1. Concretamente el apartado d) es el j) del punto anterior.*

e) ***Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de los peatones.*** No obstante, ***los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas***[771] ***sobre las aceras***[772] ***y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones*** por ellas, atendiendo a las necesidades de aquéllos que puedan llevar algún objeto voluminoso[773] y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad.

f) ***Delante de los vados***[774] ***señalizados correctamente.***[775]

---

[769] *No tiene sentido que aparezca este punto ya que esta prohibición figuraba en el apartado anterior y por lo tanto ya estaba incluida. Además, vuelve a estar mal redactado porque se refiere a personas y debiera referirse a los vehículos que transportan personas con movilidad reducida y están provistos de la correspondiente tarjeta de estacionamiento emitida por un ayuntamiento.*

[770] *Debiera decir "personas con movilidad reducida" ya que hay personas con discapacidades que no tienen problemas de movilidad. Aunque la señal vertical y horizontal con el símbolo internacional de discapacitado no es una señal de prohibición sin embargo limita la posibilidad de que paren o estacionen vehículos de personas sin discapacidad. El artículo 7 del TRLTSV indica que los municipios pueden regular el tráfico mediante una ordenanza de movilidad o similar, debiendo prestar especial atención a este tipo de personas.*
El ***Real Decreto 1056/2014,*** *en su artículo 7 dice:*

1. *Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:*

a) ***Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local,*** *en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.*

Así pues, en la señal S-17 de estacionamiento, se puede añadir una matrícula concreta siempre que así lo disponga la comunidad autónoma o el ayuntamiento y determinados símbolos representando alguna clase de vehículos, indicando de ese modo que ese estacionamiento está reservado para ellos en exclusiva. Así, si aparece el símbolo internacional de accesibilidad significa que sólo esos vehículos pueden estacionar en ese lugar.
Al no estar el símbolo en el catálogo oficial de señales, lo auténticamente correcto sería utilizar la señal R-308 de estacionamiento prohibido con un panel complementario S-17 con el texto "excepto minusválidos o excepto discapacitados" y el símbolo con la silla de ruedas. En los ayuntamientos que cuenten con ese servicio también se podría incluir en el panel la frase "retirada grúa".
La Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, (BOE núm. 61, de 11 de marzo), por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, establece que tanto las plazas dispuestas en línea, en perpendicular o en diagonal respecto a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud × 2,20 m de ancho y estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad de acuerdo con lo indicado por la Norma Internacional ISO 7000, que regula una figura en color blanco sobre fondo azul Pantone Reflex Blue.

[771] *Cuando veamos un vehículo de dos ruedas sobre una acera debemos tener en cuenta que puede haber una ordenanza municipal que lo autorice, aunque siempre existirán ciertas limitaciones.*
Lo que deja claro la ley es que una ordenanza municipal no puede regular la circulación por las aceras excepto si existe una vía ciclista sobre la acera, es decir, una acera-bici convenientemente señalizada.

[772] *Dado que el Anexo I de esta ley define a la acera (definición 58) y al paseo (en definición 59) como zonas reservadas* ***al tránsito y a la circulación*** *de peatones respectivamente, el ciclista que pueda estacionar en una acera o un paseo, basándose en lo dispuesto en una ordenanza municipal, está obligado a descender de la bicicleta antes de subir a la acera o entrar en el paseo y circular con ella de la mano para hacer una parada o estacionarla. Por eso sería conveniente que estas dos definiciones se utilizase la palabra "preferentemente" antes de "al tránsito y a la circulación".*

[773] *Se debería contemplar la posibilidad de que pudiesen parar o estacionar los ciclomotores que entregan mercancías a domicilio (por ejemplo, comida) y por el tiempo estrictamente necesario para efectuar dicha entrega.*

[774] *El artículo 91.2.c) del RGC considera que obstaculiza gravemente la circulación dificultar la salida de vehículos en un vado señalizado correctamente. El artículo 76.d) de la Ley lo considera una infracción grave.*

g) En doble fila. [776]

[777] *(Estacionar fuera de la línea delimitadora del estacionamiento)*

[778] *(Otras prohibiciones municipales)*

[779] *(Prohibido estacionar delante de un hidrante).*

[780] *(Prohibido estacionar a menos de …. metros de un cruce).*

En caso de no obstaculizar gravemente la circulación, es decir si sólo ocasiona molestias, pero no impide el acceso o salida de los automóviles al ocupar, por ejemplo, una parte del vado, tendría la consideración de infracción leve.

[775] *El vado tiene que tener autorización municipal. No sirve que ponga, por ejemplo, en la puerta o persiana del local o comercio: "prohibido aparcar". El anterior RGC aprobado por R.D. 13/1992, en su artículo 91.2a) consideraba parada o estacionamiento que obstaculizaba gravemente la circulación: "cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales", sin exigir que existiese vado señalizado.*

Si no hay vado y se circula con un automóvil por la acera, se podría denunciar por infracción al artículo 121.5) RGC que señala: "La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales". De todas formas, conviene comprobar la ordenanza municipal de tráfico, si existe.

En 2013 una sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de la que se hizo eco "Automovilistas Europeos Asociados", señaló que: "lo que permite el abono del vado es que ante la infracción de la exclusividad que concede la licencia, se solicite el auxilio de la policía municipal para la sanción y, en su caso, retirada del vehículo, pero ello no implica que se autorice a cualquiera a impedir el normal uso de un garaje, cercenando así las facultades inherentes al dominio". En este caso, una persona dejó un vehículo bloqueando un garaje durante dos horas desoyendo las peticiones de la persona afectada, incluso ante la presencia de la Guardia Civil y fue condenada por una falta de coacción prevista en el artículo 620.2 del Código Penal a una multa de 20 días y al pago de las costas ya que el tribunal consideró que no se trataba de una incomodidad transitoria.

Tengamos en cuenta que, los agentes de la autoridad, en primer lugar, deberían contactar con la persona que obstaculiza, ya que la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad señala en su artículo 53.1 que una de sus misiones es: "Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello".

Si una persona estaciona un vehículo en la puerta de una casa, que por ejemplo carezca de acera, dificultando o impidiendo la entrada y salida de sus moradores, la Guía de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 considera ***infracción grave, de acuerdo con el art. 39 TRLTSV y 91 RGC*** *"Estacionar el vehículo constituyendo un peligro u* ***obstaculizando gravemente el tráfico de peatones,*** *vehículos o animales" pero eso no impide que pueda ser considerado un delito de coacción.*

En caso de existir una línea continua amarilla que impidiese estacionar, pero no existiese vado, procedería la denuncia por mal estacionamiento pero no la retirada del vehículo si no supusiese un obstáculo grave a la circulación general.

En cualquier caso recordemos que el art. 39.4 del TRLTSV y el art. 93 RGC indican que "El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal".

[776] *Tendría que indicar: "salvo en el caso de los vehículos prioritarios o de las grúas de auxilio vial durante la retirada de vehículos".*

[777] *Si al hacerlo provoca un accidente con daños a terceros puede verse obligado a pagar fuertes indemnizaciones. Se observa, a menudo que los vehículos Smart o similares estacionan en perpendicular en zonas donde se estaciona en paralelo a la acera. Al invadir ligeramente la calzada pueden ocasionar accidentes.*

[778] *Este artículo cita dos veces las ordenanzas municipales y debería incluir un apartado general indicando "y cuando lo prohíba la ordenanza municipal correspondiente". Así, por ejemplo, el Art. 59 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid establece con carácter general que "En las vías de un solo sentido de circulación, y siempre que no hubiera señalización en contrario, el estacionamiento se efectuara a ambos de la calzada, siempre que se deje una anchura para la circulación no inferior a la de un carril de tres metros."*

[779] *Debiera añadirse que se prohíbe estacionar delante de un hidrante contra incendios.*

[781] *(Prohibido dejar menores o animales en un vehículo si eso puede suponer un peligro para sus vidas).*

[782] *(Abandono de menores en áreas de servicio).*

[783] *(Prohibido estacionar en sentido contrario).*

[784] *(Prohibición de estacionar en zona de estacionamiento exclusivo.)*

Sección 8.ª Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos[785]

Artículo 41. Normas generales.

1. ***El conductor debe extremar la prudencia y reducir la velocidad al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo[786].***

---

[780] *Debiera prohibirse estacionar a menos de determinada distancia de una intersección (en los Países Bajos está prohibido estacionar a menos de 5 m de un cruce) o delante de la salida de vehículos de servicio de urgencia, aunque en estos casos la autoridad municipal debe procurar que estén debidamente señalizados indicando que está prohibido estacionar.*

[781] *Debiera prohibirse el dejar niños solos dentro de un vehículo o incluso animales, en ciertas circunstancias. El Código de la Circulación francés castiga el alejamiento del vehículo donde ha quedado un animal si eso representa un peligro de accidente para el propio animal. Aunque pensado para el transporte de ganado es de aplicación a los animales domésticos. Si un animal falleciese por un golpe de calor habría que ver si la legislación contra el maltrato animal sería la preferente.*
Si se deja una ventana del vehículo entreabierta se debe impedir que el animal asome la cabeza o que alguien pueda introducir un brazo por ella.

[782] *Aunque, por suerte, no es frecuente, a veces los adultos olvidan menores en áreas de servicio. Por eso no se comprende que el TRLTSV en su art. 10.2 diga "El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación" y sin embargo no comente la necesidad de que los adultos deben comprobar que los pasajeros menores de edad están dentro del vehículo antes de continuar viaje después de estar detenidos, por ejemplo, en una estación de servicio. El periódico digital alemán "bild.de" comenta el 04.06.2018 que unos padres se olvidaron de su hija de 8 años en una estación de servico en la A5 en Baden-Würtemberg. Se dieron de cuenta a los pocos minutos y avisaron a la policía. Alegaron que la niña era muy callada.*
Ese mismo diario informaba el 02.04.2018 que un padre que se dirigía a la costa con sus dos hijas las dejó olvidadas en una estación de servico de Baviera en Holzkirchen-Süd (A8). Se dio cuenta casi 400 km después. También relata el caso ocurrido el 05.08.2017 en el que unos menores bajaron del vehículo en un atasco producido por un accidente en la A3 en dirección a Fráncfort y los padres continuaron viaje sin darse de cuenta de que habían quedado fuera.

[783] *Está prohibido estacionar, en sentido contrario, en el lado izquierdo de una vía de doble sentido. El RGC, señala en el art. 90.2) que: "Cuando en vías urbanas tenga que realizarse (el estacionamiento) en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo". Esta infracción tiene carácter leve y se sanciona con 80 € de multa.*
Además, si el conductor tuvo que atravesar una línea continua para estacionar del otro lado, la infracción pasa a ser grave y se sanciona con 200 €. Finalmente, si circuló en sentido contrario, la multa pasa a ser muy grave y además de una multa de 500 € al conductor se le retirarán 6 puntos.

[784] *Una Ordenanza Municipal puede permitir que una empresa pueda disponer de una plaza o plazas permanentes delante de su negocio tras pagar la tasa correspondiente.*
Ver: http://www.aytolalaguna.com/detalle_tramites_la_laguna.jsp?DS59.PROID=224730.

[785] *No se entiende como no se reformó el título de esta sección, en el texto refundido, sustituyendo "puentes levadizos" por "puentes móviles". El Reglamento General de Circulación de 2003 los califica como "puentes móviles", lo que es lógico ya que además de los levadizos existen aquellos en los que la plataforma se mueve lateralmente.*

2. ***El usuario que al llegar a un paso a nivel o a un puente levadizo***[787] ***lo encuentre cerrado o con la barrera o semibarrera en movimiento, debe detenerse*** en el carril correspondiente hasta que tenga paso libre.
3. ***El cruce de la vía férrea debe realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado*** dentro del paso.
4. ***Los pasos a nivel y puentes levadizos estarán debidamente señalizados***[788] por el titular de la vía.

Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.

Cuando por razones de fuerza mayor[789] ***un vehículo quede detenido en un paso a nivel o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor***[790] ***está***

---

[786] *No se aprovechó para poner "puente móvil".*

[787] *También debía indicar "puente móvil".*

[788] *Mientras que para los pasos a nivel existen varias señales de peligro: "Paso a nivel con barreras", "Paso a nivel sin barreras", "Situación de un paso a nivel sin barreras", "Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea"; en el caso del puente "levadizo" sólo existe la de peligro que indica "Puente móvil". Además, comparten, en ambos casos, las señales de proximidad, aproximación y cercanía.*

[789] *El DEL la define como "fuerza que, por no poderse prever o resistir, exime del cumplimiento de alguna obligación" y no parece muy adecuado incluir este término ya que la circunstancia de poder quedar atrapado en las vías puede preverse.*

El art. 1105 del Código Civil se refiere, aunque no la mencione expresamente, y juntamente con el caso fortuito, a la fuerza mayor cuando establece que: "Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables."

Es parecer mayoritario entender por fuerza mayor aquellos sucesos que ninguna relación guardan con la circulación; el Auto de AP Madrid, sec. 21ª, núm. 297/2006, de 7 de junio (EDJ 2006/335499), indicó que por fuerza mayor se ha de entender aquel evento externo y extraño al círculo o ámbito de la propia circulación, por lo que el concepto de fuerza mayor, aplicado al ámbito de la circulación de un vehículo de motor, es más restringido que el genérico a que se refiere el art. 1105 CC.

En parecidos términos se pronunció el Auto de AP Badajoz, sec. 3ª, núm. 35/2006, de 9 marzo (EDJ 2006/37897), que insistió en que la exclusión de la responsabilidad ha de quedar circunscrita a aquellos sucesos que sean de tal naturaleza que ninguna relación guarden con la mecánica normal de la circulación y de la conducción propiamente dicha.

No se consideran casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Como ha declarado la Sentencia de AP Guipúzcoa, sec. 2ª, núm. 33/2014, de 11 de marzo (EDJ 2014/147391), "no se puede pretender que el hecho de que el vehículo causante estuviese en garantía y hubiese sido revisado, exonere al conductor de su responsabilidad frente a la víctima, con independencia de aquél pueda formular reclamación contra quien entienda responsable de la garantía del buen funcionamiento del vehículo".

Por ello debiera limitarse a decir "cuando por cualquier causa involuntaria" ya que puede quedar inmovilizado por una causa que no sea "fuerza mayor".

La ley y los reglamentos no prestan atención a la auténtica "fuerza mayor" y eso conduce a que no se prepare a los conductores como deben comportarse, por ejemplo, en caso de un terremoto, de una inundación o cuando cae un árbol por un temporal.

[790] *Aquí la ley le da al conductor un poder semejante al capitán de un barco o al piloto de un avión. Pero no contempla la posibilidad de que una persona de, por ejemplo, 75 años conduzca un vehículo y lleve de acompañante a su hijo de 40, ya que obligaría a una persona bastante mayor a hacerse cargo de la situación cuando al menos parte de las actuaciones previstas en este artículo las haría mejor el acompañante, por eso debiera decir "el conductor y, en la medida de lo posible, los acompañantes".*

obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo[791] y para dejar el paso libre en el menor tiempo posible[792].

Si no lo consiguiese[793], ***adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que, tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles, como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen*** sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

Sección 9.ª Utilización del alumbrado[794]

Artículo 43. Uso obligatorio[795].

1. ***Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol[796] o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel[797], deben llevar encendido el alumbrado que corresponda***, en los términos que reglamentariamente[798] se determine.
2. ***También deben llevar encendido durante el resto del día[799]*** el alumbrado que reglamentariamente[800] se establezca:

[791] *No tiene sentido esta redacción ya que está obligando a desalojar el vehículo si cae la carga dentro del paso a nivel cuando a lo mejor el vehículo ya está alejado de las vías. Debiera indicar que si se produce la caída de la carga el conductor debe continuar su camino hasta salir de las vías y luego procurar retirar la carga.*
Aquí parece indicar que el conductor puede dar órdenes a los pasajeros para que abandonen el vehículo y que si no da esas órdenes, independientemente de que le obedezcan o no, sería sancionado por no cumplir con esa obligación. Lo que no indica con claridad es que los pasajeros deben evacuar el vehículo lo antes posible y en la medida de lo posible deben ayudar a desplazarlo fuera de las vías. Debiera preverse una sanción para los pasajeros cuando tardan más de lo necesario en desalojar el vehículo y cuando no ayudan a retirarlo de las vías.
De hecho parece reconocer que los pasajeros pueden desobedecerlo ya que se refiere a "si no lo consigue".
[792] *Según este apartado el conductor debe proceder a empujarlo o tratar de arrancarlo para apartarlo de las vías. Está claro que puede pedir ayuda a los pasajeros, si viajasen con él.*
[793] *Hemos visto como el conductor y los pasajeros deben,* ***antes de intentar advertir a los maquinistas*** *de los trenes que se aproximen, tratar de empujar el vehículo fuera de las vías y si no lo consiguen es cuando deben advertir esa circunstancia y eso no tiene mucho sentido ya que un pasajero podría desde el primer momento tratar de avisarlos mientras los demás tratan de apartar el vehículo, dado que además el conductor puede seguir al volante para facilitar la salida de las vías.*
[794] *Ver Reglamento CEPE/ONU núm. 48, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa (DOUE núm. L 135, de 23 de mayo).*
[795] *Véanse los artículos 98 a 105 del RGC.*
[796] *La Ley utiliza esta expresión una vez y nunca utiliza "de noche". El RGC utiliza la expresión "de noche" 11 veces, "por la noche" 1 vez y "entre la puesta y la salida del sol" 4 veces.*
[797] *Si un conductor utiliza un paso inferior donde no está colocada la señal S-5 (túnel) no está obligado a utilizar el alumbrado durante el día ya que la ley exige la existencia de esa señal para que sea obligatorio el alumbrado.*
[798] *Artículos 98 al 105 del Reglamento General de Circulación.*
[799] *Sobra la frase "el resto del día", debería ser sustituido por "las horas diurnas" o "durante el día".*
El TRLTSV sigue sin contemplar el uso obligatorio de luces diurnas en los turismos. En algunos países son obligatorias siempre y en otros como en el caso de Italia, se tienen que utilizar fuera de los centros habitados.
Se trata de un sistema luminoso para ser visto (seguridad activa) que se enciende de forma automática con el arranque, siempre y cuando las luces de posición o de cruce no funcionen.

[801](Luces de circulación diurna)

[802](Instalación de luces led).

a) ***Las motocicletas***[803].

b) ***Los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado***[804] en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.

3. ***También es obligatorio utilizar el alumbrado que reglamentariamente se establezca cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales***[805] ***que***

La Unión Europea mediante la Directiva 2008/89/CE de la Comisión, que modificó la Directiva 76/756/CEE del Consejo, obligó a los fabricantes a instalar el sistema LCD-DRL en los vehículos de cuatro ruedas a partir del 07 de febrero de 2011, y desde el 7 de agosto de 2012 (18 meses más tarde) en autobuses y camiones. En caso de no hacerlo se les denegaría la homologación CE o la nacional.
A partir del 14 de enero de 2011, hay que incluir en la tarjeta ITV las luces diurnas vengan de serie o no. Si se colocan con posterioridad sin venir de serie hay que aportar un certificado de conformidad del fabricante indicando que se pueden instalar en el vehículo, un certificado de taller indicando que el montaje es correcto, luego ir a un laboratorio de reformas (INTA), IDIADA, etc. o a una consultora de homologaciones para conseguir el "informe de conformidad" (se trata de un certificado que corrobora la homologación de los faros y que su montaje es correcto) y superar como favorable la inspección en una estación ITV. Entonces, la reforma figurará en la tarjeta ITV y se podrá circular sin problemas.
Se deben respetar estas cotas en las luces LCD-DRL no integradas dentro de los grupos ópticos:
- Altura máxima desde el suelo: 1.500 mm
- Altura mínima desde el suelo: 250 mm
- Distancia máxima desde el lateral: 400 mm
- Separación mínima entre plafones: 600 mm
Los faros o luces han de cumplir la normativa contenida en el Reglamento ECE R87, y la instalación en el Reglamento ECE R48. Esta última especifica que las luces han de colocarse dentro de unas cotas determinadas, inhibiéndose con la luz de posición, y han de funcionar con el motor encendido desde el arranque.
[800] *Artículo 104 del Reglamento General de Circulación.*
[801] *La Instrucción 15/S-149 /V-112 de la DGT permite la utilización en vehículos de la categoría L (ciclomotores de dos o tres ruedas, motocicletas con o sin sidecar, vehículos de tres ruedas, cuatriciclos ligeros y cuatriciclos distintos de los anteriores) de luces de circulación diurna (LCD o Daytime Running Lights- DRL) (son distintas a las luces de cruce), cuando se den adecuadas condiciones de visibilidad, y también autoriza a que la luz de posición delantera sea de color ámbar.*
En varios países europeos, como es el caso de Finlandia o Suiza, es obligatorio llevar permanentemente encendidas las luces de conducción diurna, en la mayoría de los vehículos, independientemente de las condiciones atmosféricas.
[802] *Sólo se pueden motar luces LED en aquellos vehícucos que ya las traigan instaladas de fábrica, pues disponen de una óptica diseñada para este tipo de fuente de luz (cumplimiento de la ECE 128). En el caso de la iluminación interior si está permitido instalar una luz LED independientemente de la óptica. Según la normativa actual es necesaria la homologación conjunta de la lámpara y la óptica.*
[803] *Por lo de ahora no se obliga a que los ciclomotores circulen con la luz de cruce durante el día, aunque sí en otros países, como es el caso de Bélgica.*
[804] *El art. 41.1) del RGC añade otros conductores que deben llevar encendida la luz de sus vehículos. "Los conductores de los vehículos* ***que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual,*** *también llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche".*
[805] *Art. 106 (condiciones que disminuyen la velocidad) y 107 (inutilización o avería del alumbrado) del RGC.*

disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga[806].

4. ***Las bicicletas[807], además, estarán dotadas de (los)[808] elementos reflectantes homologados[809] que reglamentariamente[810] se determine. Cuando circule por (una)[811] vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado[812], el conductor de bicicleta[813] debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante[814].***

Sección 10.ª Advertencias de los conductores

Artículo 44. Normas generales.

1. El conductor está obligado ***a advertir[815] al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras*** que vaya a efectuar con su vehículo.
2. Como norma general, ***dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto[816], con el brazo,*** de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente[817].

[806] *La circulación sin hacer uso del alumbrado reglamentario constituye infracción grave según el artículo 76.e) del TRLTSV, salvo que se trate de bicicletas, en cuyo caso la infracción será leve, tal como indica el art. 75.a).*

[807] *Aunque están homologadas las luces alimentadas por dinamo no son aconsejables pues cuando no están en movimiento no emiten ningún tipo de luz permaneciendo casi invisibles en la oscuridad a otros vehículos, por ello es mejor que funcione con una batería o acumulador e incluso se aconseja llevar una linterna por si se avería.*

[808] *Falta la palabra "los" en el texto de la ley.*

[809] *La Instrucción 18, de 06.03.2018 de la DGT autoriza la instalación de luces parpadeantes en las bicicletas siempre que no deslumbren a otros conductores.*

[810] *Artículo 22 al 24 del Reglamento General de Vehículos.*

[811] *Falta la palabra "una". Se ve claro si cambiamos vía interurbana por calle y decimos: "cuando circule por calle", ya que nos resultaría una expresión extraña.*

[812] *No es obligatorio llevar encendidas las luces de la bicicleta cuando no sea preciso el alumbrado. Está de moda llevar luces rojas intermitentes situadas en la parte trasera o en un cinturón en el propio cuerpo del ciclista. Esto no está autorizado ya que no figura en el art. 22.4) del RGV que se ocupa de la iluminación de las bicicletas. También el art. 15.2) RGV recuerda que "Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación […]." No se vería afectada la luz que va en el propio cuerpo del ciclista.*

[813] *Debía haber puesto "ciclo".*

[814] *No se refiere al chaleco, sino a "alguna prenda". Una prenda reflectante es la que lleva el ciclista en la ropa, en los brazos o en las piernas (valen los brazaletes, las tiras reflectantes o incluso zapatillas con reflectantes) porque se refiere a que es el "conductor de bicicleta", y no la propia bicicleta, quien ha de llevarlo, sin especificar cómo ha de ser, es decir, la prenda podría ser roja, naranja, amarilla, etc. Y para que sea obligado a usar esta prenda reflectante han de cumplirse dos condiciones, que circule en vías interurbanas y además se exija el uso del alumbrado. Es decir, en poblado no es necesario llevar ninguna prenda reflectante. El art. 98.3 del RGC señala que "cuando sea obligatorio el alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, alguna prenda reflectante que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana". Eso sólo se consigue con un chaleco o equivalente sin dar lugar a confusiones.*
En Francia, el Código de Circulación (Code de la Route) les exige a los ciclistas y a sus posibles pasajeros que cuando circulen de noche fuera de poblado o cuando la visibilidad sea insuficiente lleven llevar un puesto un chaleco homologado de alta visibilidad.

[815] *Si, en ese momento, no hay otros usuarios en la vía, esa obligación no existe, pero conviene señalizar para no perder el hábito. En cualquier caso, hubiese sido mejor añadir: "con la suficiente antelación".*

3. ***Excepcionalmente*** o cuando así se prevea legal o reglamentariamente [818] [819], ***se podrán emplear señales acústicas,*** quedando prohibido su uso inmotivado[820] o exagerado[821].
4. ***Los vehículos de servicios de urgencia***[822] ***y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas*** en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen[823].

---

[816] *"En su defecto" según el DLE es una locución adverbial que significa: "**A falta de** la persona o **cosa de que se habla**, especialmente de algún requisito", por lo tanto, sólo se podrían hacer señales con el brazo cuando se careciera (o no funcionase) la señalización luminosa del vehículo y esto entra en clara contradicción con lo dispuesto en el artículo 109 del RGC que permite advertir de las maniobras con la señalización luminosa o con el brazo e incluso da más valor al brazo al anular la señalización luminosa si contradice la señal efectuada con aquel.*

[817] *Título II. Capítulo XI del Reglamento General de Circulación (advertencias de los conductores).*

[818] *TRLTSV: art. 44.3 y 4.*

[819] *Art. 67 RGC (instalación de señales acústicas en vehículos prioritarios), art. 68 (facultades de los conductores de vehículos prioritarios), art. 84 (obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra), art. 110 (advertencias acústicas), art. 122 (circulación por la calzada o el arcén), señal R-310 (advertencias acústicas prohibidas) y señal V-1 en el vehículo (vehículo prioritario).*
RGV: Señal V-1 en el vehículo (vehículo prioritario), V-10 (transporte escolar), art. 11 (condiciones técnicas de los vehículos),

[820] *Un uso inmotivado es tocar la bocina a un vehículo detenido ante un semáforo ya que no está contemplado su utilización en el art. 110 RGC.*
En Estados Unidos, es ilegal, en muchos estados, tocar la bocina en las proximidades de un caballo y es lamentable que haya desaparecido de nuestra legislación ya que esa disposición ya figuraba en la Real Orden de 1897 donde se prohibía que los vehículos de motor emitiesen un ruido especial que "espantase a las caballerías".

[821] *Se ha sancionado a algún aficionado de un club de fútbol por tocar la bocina en las calles de forma reiterada para celebrar el triunfo de su equipo favorito.*

[822] *El Diario de Sesiones del Senado, Comisión de Interior, de 20.12.2010, refleja un debate parlamentario a cuenta de las infracciones cometidas por los vehículos que circulan con matrícula reservada. En muchas ocasiones son coches oficiales utilizados por altos cargos, en otras personas que corren un grave riesgo, por ejemplo, por amenazas terroristas, y en otras se trata de vehículos policiales camuflados. Estas matrículas son adjudicadas por el Ministerio del Interior en aplicación de una instrucción reservada de 1 de julio de 1996. Las denuncias derivadas de las infracciones cometidas por estos vehículos son enviadas por las jefaturas de Tráfico o los ayuntamientos a la Secretaría de Estado de Seguridad, quien da traslado de estas a los titulares a efectos de que realicen las comunicaciones pertinentes al órgano instructor para que proceda a la identificación de los conductores. En este sentido, durante el año 2009 la Secretaría de Estado de Seguridad tramitó un total de 1374 denuncias por infracción a la Ley de Seguridad Vial en que estuvieron implicados vehículos dotados de esa matrícula reservada.*
La Instrucción 16/S-141 de la DGT de 08.04.2016, señala que, en caso de infracción (habitualmente en las detectadas por medios automáticos) cometida con un vehículo con matrícula reservada o prioritario, y no habiendo quedado acreditado ni el servicio prioritario al que el vehículo pudiera estar adscrito ni la identidad del conductor responsable de dicha infracción se solicitará la identificación del conductor y sólo será causa de justificación o exculpación que vengan avaladas por el Mando Superior de la Unidad de que se trata. Esas causas podrán ser la prestación de un servicio urgente, preferente o reservado en el marco de una operación o diligencia ordenada por la Autoridad Policial, Judicial o Sanitaria. No se admitirán, por sí solas las siguientes justificaciones: premura de tiempo, vehículo oficial, descuido o vehículo al servicio de un alto cargo.

[823] *En el RGC, el Art. 68.2 indica cuales son los vehículos prioritarios (los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa V-1 y del aparato emisor de señales acústicas especiales) y el 112 las advertencias de los vehículos de servicio de urgencia.*
El artículo 18 del Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada determina las características de los vehículos utilizados por las

5. CAPÍTULO III

Otras normas de circulación

Artículo 45. Puertas.

Se prohíbe llevar abiertas[824] ***las puertas del vehículo***[825]***, abrirlas antes de su completa inmovilización***[826] ***y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente*** de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente ***cuando se refiere a conductores de bicicletas***[827]***.***

Artículo 46. Apagado de motor[828].

Aun cuando el conductor no abandone[829] su puesto, ***deberá parar el motor*** siempre que el vehículo ***se encuentre detenido en el interior de un túnel***[830]***, en lugar cerrado***[831] ***o durante la carga de combustible***[832]***.***

---

empresas de seguridad privada y "que habrán de reunir las características a que se refiere el artículo 1.d) de este Reglamento, ***no pudiendo disponer de lanzadestellos o sistemas acústicos*** *destinados a obtener preferencia de paso a efectos de circulación vial"*
En el citado artículo 1.d) del Reglamento dispone los servicios y actividades que las empresas de seguridad privada pueden realizar, concretándose en dicho artículo: "… mediante vehículos cuyas características serán determinadas por el Ministerio de Justicia e Interior, de forma que ***no puedan confundirse con los de las Fuerzas Armadas ni con los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad".***

[824] *Dado que pueden ir entreabiertas o mal cerradas, una redacción mejor sería: "Es obligatorio llevar cerradas todas las puertas del vehículo". En caso de ir mal cerradas se podría denunciar por el art. 13 del TRLTSV o el 17 del RGC ya que el conductor debe estar, en todo momento, en condiciones de controlar su vehículo.*

[825] *La redacción sería correcta si las bicicletas, los ciclomotores, las motocicletas y todos los vehículos de tracción animal tuviesen puertas. Por ello debiera redactarse del siguiente modo: "Cuando un vehículo disponga de puertas, se prohíbe llevarlas abiertas o mal cerradas …"*

[826] *Una medida de seguridad vial muy recomendable es que el conductor abra su puerta con la mano derecha ya que eso lo obliga a mirar para atrás y a fijarse más en el espejo retrovisor izquierdo.*

[827] *Esta medida está pensada para proteger a los ciclistas, pero a veces los ciclistas adelantan por la izquierda a vehículos que están parados, por ejemplo, ante un semáforo, y lo hacen pegados a los mismos, al lado de la mediana o línea continua que divide los dos sentidos y si alguien se apea, en ese momento, por la izquierda el ciclista puede colisionar con el pasajero o con la puerta. Habría dos infracciones, la de la persona que abre la puerta sin cerciorarse previamente y la del ciclista por circular incorrectamente.*

[828] *El título del artículo más que informar, despista y debiera decir: "Apagado de motor en zonas poco ventilados y por razones de seguridad".*
El Decreto 537/2004, de 23 de noviembre de la Junta de Andalucía, por el que se regulan los derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta directa al público y las obligaciones de sus titulares.

[829] *Aquí parece quedar claro que "no abandonar" es no bajarse del vehículo y este significado debiera aplicarse en relación con la "parada" pero no es así, ya que al definir este último término en el Anexo I del TRLTSV se establece en relación con el vehículo: "sin que el conductor pueda abandonarlo" y no es cierto ya que permite bajarse del vehículo.*

[830] *Véase el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado.*

[831] *En este artículo se echa de menos la frase ''en las condiciones que reglamentariamente se determinen" ya que, aunque el art. 97.3 del RGC insiste en que se deben apagar vemos que el art. 115.2 RGC señala que sólo se tienen que apagar cuando transcurran más de dos minutos dentro de un túnel u otro lugar cerrado. Lo que no está muy claro es que existan "lugares cerrados" más allá de los garajes, donde no se*

Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

El conductor y ocupantes[833] ***de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón***[834] ***de seguridad***[835]***, el casco***[836] y demás elementos de protección[837] en los términos que reglamentariamente se determine[838].

---

aplica la ley de tráfico y además mientras el TRLTSV diferencia a los túneles de los lugares cerrados, el RGC afirma que un túnel es un lugar cerrado y precisamente esa no es la característica de un túnel.

[832] *Art. 115 del RGC (apagado de motor).*

[833] *Ni el TRLTSV ni el RGC tienen en cuenta el caso de los empleados del servicio de limpieza urbana que muchas veces viajan en los estribos traseros de los camiones y que descienden cada pocos metros, para vaciar los contenedores dentro de los mismos. Entrarían en la categoría de "ocupantes" y por ello tendrían que llevar cinturón de seguridad, sin embargo, no ocurre así y es más fácil encontrarlos con casco, aunque el siguiente apartado del artículo no se lo exija. Los vehículos de recogida de residuos de carga posterior, en su construcción, tienen que acogerse a la norma UNE—EN 1501:2012 en la que figuran sus requisitos generales y de seguridad. Esta norma exige unos requisitos de seguridad para subirse a los estribos pero debemos tener en cuenta que estamos hablando de materias contempladas en la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (refundición), traspuesta a nuestro derecho a través del Real Decreto 1664/2008. También se debe tener en cuenta Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, pero no basta con que se acoja el personal a estas normas ya que deben cumplir también con el TRLTSV.*

[834] *El diario digital "El Confidencial" señala en fecha 31.08.2016 que la DGT va a distribuir 270 cámaras por la geografía nacional que permiten detectar que no se está utilizando el cinturón de seguridad.*

[835] *No se debe utilizar un cojín para elevarse en el asiento ya que un cojín no es un alzador homologado y podría perjudicar notablemente la respuesta del cinturón de seguridad en caso de un accidente.*

[836] *Artículos 116 a 119 del RGC. Éste en su art. 118 habla de casco homologado o certificado, pero no exige que sea integral, término este que no figura en el TRLTSV ni en los Reglamentos que lo desarrollan. En España se aplica el Reglamento núm. 22 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motociclos, que se aprobó en Ginebra en 1958 y al que se adhirió España el 11.08.1961 (BOE núm. 3, de 31 de enero de 1962). La Orden de aplicación del Reglamento se aprobó por el Ministerio de Industria el 03 de marzo de 1977 (BOE núm. 60, de 11 de marzo).*

En el caso de que se utilice un casco que cubra sólo la parte superior de la cabeza debiera exigirse el uso de gafas de protección a los motoristas. En muchos países se exige protección visual para el conductor.

En algunos países, como Argentina, ante la proliferación de robos desde motocicletas se exige que el casco y el chaleco reflectante, incluídos los del acompañante, lleven impresos la matrícula del vehículo.

[837] *Los pasajeros sólo pueden viajar en los asientos homologados de los que van dotados los vehículos. Hacerlo en cualquier otro lugar o de cualquiera otra forma constituye una infracción.*

[838] *Véanse los artículos 116 al 119 del RGC. El artículo 117.2) de este Reglamento califica de infracción grave no llevar instalados en el vehículo los cinturones de seguridad y se sanciona por el art. 76.o) del TRLTSV por incumplir las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas.*

El art. 118.1 del RGC señala que los cascos "se deben utilizar adecuadamente" por lo que un casco desabrochado o de una talla excesiva incumpliría esta norma. La definición "adecuadamente" está ligada a su homologación, con lo cual deberán tenerse en cuenta las instrucciones de uso dadas por el fabricante, ya que de esta manera queda garantizado un uso del casco en las mismas condiciones con las que fue homologado.

En España se aplican las siguientes homologaciones europeas:

1 - "J" o "JET". Casco homologado para la circulación (sin protección maxilar).

2 - "P" o integrales. Casco homologado para la circulación (con protección maxilar integral).

3 - Cascos modulares homologados para la circulación:

- *"P" o integrales, con protección maxilar integral (siempre y cuando esté cerrada la mentonera).*
- *"N/P" (No protectivos, o sea, con protección maxilar NO integral). La mentonera deberá ir cerrada.*
- *"P/J", casco con doble homologación, para la circulación con mentonera abierta o cerrada.*

Así si el casco no cuenta con la preceptiva doble homologación "P/J" no se puede circular con él con la mentonera abierta.

El conductor y, en su caso, los ocupantes[839] de bicicletas[840] y ciclos[841] en general[842] estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas[843], interurbanas[844] y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine ***siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años[845], y también por quienes circulen por vías interurbanas[846].***

Reglamentariamente ***se fijarán las excepciones*** a lo previsto en este apartado[847].

Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción[848].

[839] Una redacción más correcta sería "y, en su caso, los otros ocupantes (o los pasajeros)".

[840] Debemos recordar que no sólo es ocupante el pasajero de una bicicleta tándem sino también los niños de hasta 7 años que circulan en un asiento adicional homologado, de acuerdo con el artículo 12.1) RGC.

*[841] El art. 118.1 del RGC sólo lo exige a conductores y pasajeros "cuando circulen", por ello si el conductor o el pasajero no están montados sobre el vehículo en marcha o están montados en una motocicleta parada no están circulando y no tiene obligación de ponerse el casco. Ni el TRLTSV ni el RGC definen "circulación" aunque si encontramos la definición de "hechos de la circulación" en el art. 2 del RD 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: " 1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por **hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor** a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común".*

[842] En lugar de decir "en general" debía haber dicho "que no sean juguetes".

[843] Debiera indicar a la edad en que un menor puede circular por la calzada en bicicleta.

[844] Como vemos no es obligatorio el uso de casco en vías urbanas salvo para los menores de 16 años. En el caso de que estos últimos no lo lleven puesto les supondrá una multa de 200 euros, que deberán pagar los padres o tutores legales del menor si el menor no lo hace con sus ahorros.

[845] Este apartado está vigente, ya que la ley es de aplicación directa, y al no proporcionar más detalles, la norma se aplica a todo tipo de ciclos y a todos los lugares donde rige la Ley de Tráfico, incluidos los parques públicos y aunque las bicicletas tengan rodines. Esta vez la Ley incluye la frase "y ciclos en general" aunque un niño, por ejemplo, de 2 años que maneja un triciclo en un parque, está exento de utilizarlo ya que va montado en un juguete. Se considera una infracción grave contemplada en el art. 76.h) y los padres de un niño de, por ejemplo, 7 años que circule en un parque en una bicicleta con rodines tendrían la misma sanción que un motorista que va sin casco en motocicleta, lo que parece desproporcionado.
Ni el TRLTSV ni sus reglamentos informan sobre cuando una bicicleta infantil deja de ser un juguete. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese Real Decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.
Este apartado está pendiente de desarrollo en el RGC.
Dada la evolución de esta ley a lo largo de los años, posiblemente en una próxima reforma se extienda la obligación de usar casco en vías urbanas a todos los conductores de ciclos independientemente de su edad, excepto que se trate de juguetes.

[846] Una redacción excesivamente farragosa. En este párrafo dice que el uso del casco es obligatorio en las vías interurbanas con las condiciones que reglamentariamente se determinen y vuelve en el siguiente apartado a reiterar que es obligatorio para quienes circulen en vías interurbanas, aunque esta vez sin remisión a ningún reglamento. En el siguiente párrafo vuelve a citar posibles excepciones reglamentarias.

[847] Las exenciones están contempladas en el art. 119 RGC.

[848] Esta infracción está regulada en el art. 140.20, LOTT y concordante art. 197.20, ROTT (infracción muy grave por el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios).

Por razones de seguridad podrán[849] ***regularse los tiempos de conducción y descanso***[850]***.*** También podrá ***exigirse la presencia de más de una persona habilitada***[851] ***para la conducción de un solo vehículo***[852]***.***

Artículo 49. Peatones[853].

1. El peatón debe ***transitar por la zona peatonal***[854]***, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable,*** en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada[855], en los términos que reglamentariamente se determine[856].

[857] *(Cruce de una calle)*

2. <u>Fuera de poblado</u>, y ***en tramos de poblado*** incluidos en el desarrollo de una carretera[858] que ***no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones,*** siempre que sea posible, ***la circulación de los mismos se hará por su izquierda***[859]***.***

3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, ***queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías***[860]***.***

Además, se debe formular denuncia al conductor por infracción del artículo 120 RGC: "Se considerará que afecta a la seguridad vial el exceso en más del 50 por 100 en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por 100 en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transportes terrestres". Supone la pérdida de seis puntos además de la sanción económica.

[849] *Mejor sería que figurase "se regularán" ya que es inimaginable que no estén regulados. Esta preocupación viene de antiguo y ya el Reglamento de 1918 exigía, en su artículo 33, en el caso de los vehículos de servicio público: "...los dueños cuidarán de no entregarles el servicio sin que hayan disfrutado un descanso mínimo de ocho horas".*

[850] *Debía indicar que esa limitación sólo se aplica a los conductores profesionales.*

[851] *No debemos pensar sólo en los conductores de camiones y autobuses de larga distancia que viajan, muchas veces, con un segundo conductor sino también en el Anexo I del Reglamento General de Conductores, dedicado al Permiso Comunitario de Conducción, que, en su apartado B, señala que en ciertos casos se anotará el código europeo armonizado 05.05 en el caso de aquellos conductores que solo puedan conducir en presencia del titular de un permiso de conducción.*

[852] *Ver el artículo140 de la Ley 16/1987, de 30 de julio (BOE núm. 182, de 13 de julio), de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

[853] *Está definido en el apartado 4 del Anexo 1 del TRLTSV.*

[854] *Véase la definición número 59 del Anexo I. Un paso para peatones formaría parte de una zona peatonal.*

[855] *Lo que no pueden hacer los peatones es guardar una plaza de estacionamiento para un conductor y si otro conductor desea ocupar esa plaza, deben permitírselo. Al ser en este caso el peatón un usuario de la vía se le aplica también el artículo 2 RGC, que prohíbe causar molestias y entorpecer la circulación.*

[856] *Art. 121 y 122 RGC.*

[857] *Debiera indicar que el cruce de una calle, en caso de no existir un paso de peatones en sus proximidades, debe hacerse en la esquina, en la prolongación de la acera sobre la calle aunque este precepto podría haber sido incluido en el RGC.*

[858] *Una forma rebuscada de definir "travesía".*

[859] *Con el propósito de que vea de frente los vehículos que se aproximan y tenga más capacidad de reacción que si circulase por la derecha sin ver cuando se acercan. Quedaría mejor si después de "por su izquierda" añadiese "viendo el tráfico que se aproxima de frente".*
El artículo 122.4 RGC exige que circulen por el lado derecho los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre. Es decir, si se arrastra un ciclo o un ciclomotor y se va circulando por el lado derecho hay que detenerse en un semáforo dirigido a los vehículos cuando se ponga en rojo.

Artículo 50. Animales[861].

1. Sólo se permite ***el tránsito[862] de animales de tiro[863], carga[864] o silla[865], cabezas de ganado aisladas[866], en manada o rebaño,[867] cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria[868]*** y siempre que vayan custodiados[869] por alguna persona.

Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos en los términos que reglamentariamente[870] se determine.

2. Se prohíbe la circulación de animales[871] por autopistas y autovías[872]

Artículo 51. Obligaciones en caso de accidente[873] o avería[874].

---

[860] *Art. 125 del RGC.*

[861] *El artículo debiera titularse "animales domésticos". En caso de accidente por atropello de animales sueltos conviene tomar nota del crotal o chip de identificación e incluso fotografiarlo. Eso permite identificar al dueño.*

[862] *El legislador se ha olvidado de indicar por donde está prohibido el tránsito. No sabemos si se refiere a la calzada, la mediana, el arcén, etc.*

[863] *Un perro de raza husky siberiano es un "animal de tiro" y no podría circular por la calzada acompañando a su dueño si hubiese una vía pecuaria.*

[864] *Falta su definición. Son utilizados para el transporte de personas o mercancías dispuestas directamente encima del animal o de los elementos fijos a él, como las alforjas o sillas, entre otros. En España son principalmente burros y mulas. Su clasificación es necesaria porque, por ejemplo, la señal de obligación R-409 indica que es un camino reservado a animales de montura y si un burro no es clasificado como de montura no podría circular con una persona montada sobre él por ese camino. Lo cual significa que por ejemplo en la localidad de Mijas, famosa por sus burros taxis, no se podrían crear caminos exclusivos para burros ya que no existe una señal de este tipo para otros animales que no sean caballos.*

[865] *La Orden INT/2223/2014 regulando la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico sustituye este término por el de "animal de monta".*

[866] *Si el animal no va acompañado no hay forma humana de indicarle que está prohibido circular.*

[867] *Después de rebaño debiera figurar "por el arcén, o la parte imprescindible de la calzada".*

[868] *La Ley 3/1995, de 23 marzo, de Vías Pecuarias, por la que se establece su normativa básica aplicable, determina en su artículo 1.2) que se entiende por vías pecuarias "las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero". Sería interesante que indicase que la vía pecuaria debe discurrir próxima a la carretera.*

[869] *Mejor sería haber añadido también la palabra "conducidos".*

[870] *Artículos 126, 127 y 128 del Reglamento General de Circulación.*

[871] *Según este artículo un animal no podría ir en un vehículo ya que estaría también circulando, por ello debiera decir "circular a pie" o "circular por sus propios medios". De todos modos, lo que se prohíbe es la circulación de animales acompañados ya que si son salvajes o están sueltos no se ven afectados por la prohibición, teniendo que ser los titulares de estas vías quienes instalen una valla para evitar que penetren en las mismas.*

[872] *Debiera de indicar: "animales domésticos acompañados por una persona que los conduce". Los animales son incapaces de conocer las normas que les son de aplicación, salvo, parcialmente, perros bien entrenados como es el caso de los perros lazarillo. El art. 127 RGC señala que deben ir siempre conducidos por una persona mayor de 18 años capaz de dominarlos en todo momento.*
Cuando en una autopista la valla presenta deficiencias que permiten acceder a animales domésticos o salvajes no tiene sentido que se diga que se prohíbe la circulación de animales. El Art. 57.1 del TRLTSV indica: "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación...", pero el TRLTSV no tiene tipificadas sanciones por su incumplimiento. Véase también la Disposición Adicional Séptima del TRLTSV.

1. El usuario de la vía ***que se vea implicado en un accidente de tráfico***[875]***, lo presencie o tenga conocimiento de él***[876]***, está obligado a auxiliar***[877] ***o solicitar***

---

[873] *Dado que se ha generalizado el protocolo PAS (proteger, avisar y socorrer) el texto de la ley debiera ir nombrando en ese mismo orden la actuación del conductor, es decir, primero prevenir mayores daños, luego avisar al teléfono de emergencias y seguidamente prestar auxilio.*

[874] *El TRLTSV o al menos el RGC debiera contener una serie de recomendaciones sobre como actuar cuando se está produciendo una avería: reventón de un neumático, fallo en los frenos, apagado de las luces delanteras, fallo en la dirección hidráulica, bloqueo del acelerador, avería del turbo con humareda, etc.*

[875] *Vemos que incluye todo tipo de accidentes lo que supone que también comprendería los accidentes que solo ocasionan daños materiales. Debemos tener en cuenta que el Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT sólo se ocupa de los accidentes con víctimas.*

Si no hay daños personales se aplica el Código Civi y no el Código Penal.

[876] *No es muy afortunada esta redacción ya que puede "tener conocimiento" por la radio y puede estar muy alejado del lugar y por ello no estaría obligado a auxiliar o solicitar auxilio. Por ello debía añadir "con las excepciones reglamentarias".*

[877] *En España, no existe ningún precepto legal que aluda al deber de socorro como tal. Sin embargo, sí que se regula la omisión, es decir, el no hacerlo. La omisión de socorrer a alguien está perfectamente tipificada en nuestro Código Penal, que dice lo siguiente en el artículo 195: "El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de 3 a 12 meses." Si además la víctima está en esa situación porque el accidente lo ocasionó la persona que luego omitió el auxilio la pena será aún mayor, pena de prisión de 6 meses a 18 meses, y si el accidente se debiera a imprudencia, la de prisión de 6 meses a 4 años.*

Si se producen lesiones en el accidente y el conductor se da a la fuga se considera que, dado que "la omisión de socorro" es un delito, al parecer, muchas JPT, no proceden a tramitar la infracción administrativa contemplada en el art. 129.2 del RGC que se ocupa de la obligación de auxilio, sino que informan al juzgado y luego salvo que el juez considere que no ha habido delito, la JPT no continúa con la tramitación administrativa. Muchas veces los jueces no culpan del deber de omisión de socorro a una persona que atropella a otra o a otras y teme por su vida ante la reacción de los familiares o amigos de los afectados.

Juan Antonio Carreras Espalado nos recuerda que ***darse a la fuga*** *estando implicado en un accidente de circulación* ***no está considerado como un delito*** *en nuestra legislación. Dado que la gran mayoría de accidentes de circulación son sólo con daños materiales, el conductor que se da a la fuga se expone como mucho a una sanción por infracción al Reglamento General de Circulación, pero no por darse a la fuga, ya que este precepto no se encuentra regulado, sino por no facilitar sus datos a los demás implicados, es decir, "por no esclarecer los hechos". Así, si alguien colisiona con un vehículo estacionado y no informa de la colisión o con un vehículo en movimiento y el afectado no puede tomar la matrícula del otro vehículo implicado a causa de la sorpresa, el causante no puede ser perseguido por el hecho de abandonar el lugar bruscamente. A los conductores incívicos les puede resultar más conveniente "darse a la fuga" cuando el accidente tiene lugar conduciendo bebidos o drogados, carecen de seguro, de permiso de conducción o tienen declarada su pérdida de vigencia. Por eso, cuando están bebidos y colisionan, muchas veces tratan de abandonar el lugar hasta que se les pase la borrachera para no perder puntos y debieran tomarse medidas para castigar esto. (Conocer más en http://carris.wordpress.com).*

En Alemania se puede abandonar el lugar del accidente si sólo hay daños materiales y el otro perjudicado no tiene daños visibles. El Tribunal de Schweinfurt (Landgericht Schweinfurt) en su sentencia AZ. 22 O 748/15, dictaminó que abandonar el lugar sin esperar a la policía o a otro perjudicado (incluso puede ser el dueño de un árbol) cuando no se han producido daños visibles en otro vehículo o en una propiedad no es excusa para que el seguro no se haga cargo de los daños.

La polémica surgió porque la compañía de seguros aludía a que la conductora podía estar bebida y al no esperar a la policía evitó controles de alcoholemia que le podían haber supuesto la pérdida de la indemnización.

En otros lugares como en Ontario (Canadá) lo que ellos denominan "hit and run" (colisionar y largarse) es una de las dos infracciones más castigadas y supone la deducción de 7 puntos.

La Audiencia Provincial de Madrid en sentencia de 12.05.2014 (Resolución: 242/2014) declaró que quedaba acreditado que un conductor había cometido un delito de conducción manifiestamente temeraria, pues circulaba a una velocidad muy superior a la permitida y bajo el influjo de bebidas alcohólicas; además, desarrollándose la conducción en una zona especialmente peligrosa para la circulación, ya que se trataba de una travesía en el inicio de un casco urbano, pero que por lo que se refiere al delito de omisión del deber de socorro, aun estando acreditado que el acusado no detuvo el coche en ningún momento cuando se produjo el accidente mortal, y por tanto no pudo cerciorarse de que la víctima había fallecido de manera súbita e

auxilio para atender a las víctimas[878]***,*** que pueda haber, ***prestar su colaboración***, evitar mayores peligros o daños, ***restablecer,*** en la medida de lo posible, ***la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos***.[879]

---

instantánea, lo que hacía imposible cualquier tipo de ayuda, implica que se está en presencia de un delito imposible que en la actualidad es impune por inexistencia de objeto; en consecuencia, la AP lo absolvió de este delito. Es decir, si la persona muere inmediatamente en el accidente, no se puede acusar al causante del delito de omisión de socorro si no se detiene a ayudar.

La conmoción ocasionada por esta sentencia motivo al Ministro de Justicia a impulsar en un futuro próximo un tipo nuevo en el cual se establezca que cuando una persona causa una lesión en materia de circulación de tráfico y seguridad vial, se cree una obligación adicional de atender y facilitar ayuda.

[878] *Esta redacción implica que una persona que viaja sola y sufre lesiones tiene la obligación de solicitar auxilio para sí misma y si no lo hace sería sancionada. La publicación norteamericana Michigan Live (www.mlive.com) informa el 02.03.2016 que un agente de policía que se ocupó de rescatar de un vehículo a una mujer herida se encontró con la sorpresa de que aunque seguía sangrando por la nariz se había puesto a calcetar en el asiento trasero. Al preguntarle, la conductora le informó que calcetar la relajaba tras el estrés causado por el accidente.*

En Italia desde la reforma del Código de la Circulación que entró en vigor el 27.12.2012 los conductores están obligados a detenerse y a pedir auxilio o a auxiliar a un perro o un gato si lo atropellan, siendo responsables. Se sanciona con una multa de 389 a 1.559 €, sin pérdida de puntos (art. 189, apartado 6, Codice della Strada).

Si lo atropellan sin ser responsables deben igualmente solicitar auxilio para los animales, de no hacerlo la sanción puede ir de 78 a 311 €, sin pérdida de puntos (artículo 189, apartado 9 bis, Codice della Strada).

En España el 14 de febrero de 2017 que el pleno del Congreso de los Diputados aprobase por unanimidad instar al Gobierno a cambiar el estatuto jurídico de los animales, pasando de bienes semovientes ("cosas") a "seres vivos dotados de sensibilidad".

En España, si una persona viaja actualmente con su animal de compañía y sufre un accidente, los servicios médicos y policiales no contemplan entre sus responsabilidades asegurar el bienestar del animal y por ello carecen de un protocolo sobre cómo deben actuar en estos casos. Esto quiere decir qué si el propietario no está en disposición de atenderle, puede quedar herido sin que nadie se preocupe por él.

El TRLTSV debiera sancionar el abandono de perros en las carreteras o calles ya que el animal es incapaz de entender que ha sido abandonado y muchas veces tratará de encontrar a sus amos entre los coches que circulan pudiendo ser atropellado o provocar una maniobra brusca de un conductor, con el riesgo de sufrir un accidente o causarlo a otros vehículos que circulen en sus proximidades.

En 2009 la Unión Europea realizó una modificación en su Tratado de Funcionamiento para reconocer a los animales como seres que sienten. Antes, otros países europeos ya habían dado el paso para adecuar sus leyes a la situación de los animales en la sociedad. Es el caso de Austria, Alemania o Suiza, que especifican en sus leyes que los animales no son cosas. Más recientemente Italia, Francia y Portugal también modernizaron sus legislaciones en esa misma dirección.

[879] *La frase ''en la medida de lo posible" debiera ir delante de "restablecer" ya que con esta redacción sólo hay que ayudar "en la medida de lo posible" a restablecer la circulación y los usuarios involucrados o testigos de un accidente están obligados a esclarecer los hechos, suplantando la labor de los agentes de tráfico.*

Como el art. 76.q) del TRLTSV considera que "No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo" debemos entender que no facilitar los datos propios y del vehículo a otros afectados que no sean agentes de la autoridad, tendría la consideración de infracción leve.

"Esclarecer los hechos" supone que cuando una persona vea que un vehículo golpea a otro que está estacionado, tendría que tomar nota de la matrícula del vehículo infractor para facilitrárselo a los agentes de la autoridad ya que de no hacerlo estaría incumpliendo lo dispuesto en este artículo.

El art. 129.2) del RGC señala que todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible: "f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; ***cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente,*** *tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad".*

En el Código de la Circulación Italiano el contenido de este apartado está mucho más detallado, así señala que cuando se produzca un daño a los bienes hay obligación de detenerse. De no hacerlo, la multa va de 279 a 1.144 € con pérdida además de 4 puntos (artículo 189, apartado 5, Codice della Strada).

2. ***Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga[880] obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalizar convenientemente el vehículo o el obstáculo creado[881], adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible*** debiendo ***sacarlo de la calzada[882]*** y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible.
3. Reglamentariamente[883] se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones ***los servicios de auxilio en carretera[884]*** que acudan al lugar de un accidente o avería[885], así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar[886].

Artículo 52. Publicidad[887].

Se prohíbe la publicidad en relación[888] con vehículos a motor[889] que ofrezca en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes,

---

Si se produce sólo daños personales el conductor que no se detenga comete un delito castigado con pena de reclusión de 6 meses a 3 años, suspensión del permiso de conducción de 1 a 3 años además de perder 10 puntos (artículo 189, apartado 6, Codice della Strada).

880 Esto ya se encuentra, parcialmente, en el artículo 10.3 de la Ley.

881 Si se atropella un animal se debe avisar al Seprona, o a alguna de las policías de tráfico (o guardas forestales) para que se investigue el motivo por el que invadió la calzada y de esa forma evitar futuros daños. Si se levanta un atestado nada impide que se pueda transportar el animal muerto en el maletero ya que ni el TRLTSV ni el reciente R.D 524/2016 sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte se ocupan de los animales muertos. Por su parte el acuerdo ATP sobre transporte de mercancías perecederas no se ocupa del transporte por particulares de animales muertos para su consumo personal. Es decir, como el TRLTSV indica en la disposición adicional séptima que un animal muerto, por ejemplo, un jabalí, no puede ser reclamado por el titular de un coto, se podría cargar en el maletero y prepararlo para ser degustado de forma particular.

882 Debía indicar, como se hace en los códigos de circulación de otros países, que el conductor debe pedir a los pasajeros que abandonen el vehículo por el lado opuesto al tráfico.

883 La Orden Ministerial PRE/52/2010, de 21 de enero, por el que se modificaba el Anexo II del Reglamento de General de Vehículos (BOE núm. 20, de 23 de enero) incluye una nueva clasificación (anexo II. D. Servicio al que se destinan los vehículos) con un nuevo epígrafe para identificar aquellos vehículos que se destinan al auxilio en carretera:
- 05 Vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.

884 En este caso, como ya dijimos al hablar de las grúas, debiera decir "servicios de auxilio vial" ya que el servicio de auxilio se presta también en vías urbanas.

885 Ver la Instrucción 10/V-84, de 21 de julio de 2010, sobre "Renovación permisos de circulación grúas destinadas a servicio de auxilio en carretera", así como la Instrucción 11/S-125, de 20 de diciembre de 2011, relativa a "Señal V-24 y circulación de grúas de auxilio en carretera".

886 El 25.06.2015 la DGT presentó a los medios el "Protocolo de Auxilio en Carretera". En él se detalla cómo deben actuar los técnicos y operarios de los servicios de auxilio de vehículos averiados o accidentados en las vías para evitar verse involucrados en un accidente de tráfico.

887 Véanse: la Ley 34/1998, de 11 de noviembre, General de Publicidad (BOE núm. 174, de 15 de noviembre), la Directiva 2006/114/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, sobre publicidad engañosa y publicidad comparativa (DOUE núm. L 376, de 27 de diciembre) y Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (BOE, núm. 10, de 11 de enero).

888 Al indicar "relación con" se entiende que no se refiere sólo a los anuncios de vehículos a motor sino también de productos y servicios auxiliares como por ejemplo la publicidad de neumáticos, recambios, accesorios, etc.

889 Debía haber añadido "y ciclomotores".

incitación[890] a la velocidad excesiva[891], a la conducción temeraria[892], a situaciones de peligro[893] o cualquier otra circunstancia[894] que suponga una conducta contraria[895] a los principios de esta ley[896] o cuando dicha publicidad induzca[897] al conductor a una falsa o no justificada[898] sensación de seguridad[899].

[890] No sería de aplicación el Art. 18.1 del Código Penal porque no se refiere a una incitación directa que suponga una provocación.
Diversas sentencias han considerado que "insinuar", "trivializar" o "banalizar" conductas tienen la misma consideración que "incitar".
*[891] **Velocidad excesiva** es aquella que supera los límites establecidos en los arts. 45 a 52 del Reglamento General de Circulación, o si no resulta adecuada "a las circunstancias" (art. 45 RGC) y "cuantas circunstancias concurran en cada momento" (art. 21.1 TRLTSV). Procede la aplicación de este artículo cuando la publicidad destaque aisladamente la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo anunciado, siempre que sea superior a la máxima permitida en autopistas o autovías, o que indique como características del vehículo que puede alcanzar velocidades que no están permitidas en nuestro país.*
Sin embargo, está permitido publicitar la aceleración del vehículo que es la velocidad alcanzada por unidad de tiempo, lo que no tiene mucho sentido.
No es sancionable la publicación de los datos técnicos de un automóvil, como la velocidad que alcanza, obtenidos en pistas de pruebas y en condiciones de seguridad máxima ya que incitar no es lo mismo que informar (STSJ Madrid, Secc. 1ª de 06 de junio de 2001).
[892] No está definida con claridad, pero está contemplada en el Art. 379 del Código Penal. Para cometer el ilícito administrativo habría que conducir de forma gravemente negligente o lo que es lo mismo de forma excesivamente imprudente. También deja margen al juzgador para definir esta conducta.
La conducción temeraria se puede producir con cualquier tipo de vehículo. La agencia de noticias Europa Press en un despacho del 20.09.2016 informa que la policía local da Almería sancionó con una multa de 500 € a un menor de 17 años que "se saltó un semáforo, ocupó la acera, obligó a detenerse a los peatones y montó su bicicleta a gran velocidad". Informa seguidamente que la multa fue pagada por sus progenitores que aseguraron que la policía no había advertido al joven sobre su conducta.
[893] La puesta en peligro, es decir, la creación de un riesgo ha de sobrepasar los estándares razonables de riesgo permitido, aplicándose los criterios sociales de adecuación al riesgo dejando margen al juzgador para delimitar lo que se considera una situación de riesgo.
Para conocer si deja de ser una infracción administrativa para ser incluida en el ámbito penal, de acuerdo con los artículos 142 y 152 del Código Penal, que se ocupan de la imprudencia, conviene acudir al dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que considera imprudencias graves las siguientes maniobras:
a) adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones del art. 37 TRLTSV, muy especialmente cuando esté señalizada la prohibición con señales verticales o marcas viales de los arts. 154.R-305 o 167.a) del RGC.
b) excesos de velocidad calificados de infracción grave o muy grave de los arts. 76.a) y 77.a) sancionados con 6 puntos según el Anexo IV TRLTSV cuando han sido determinantes de la producción del resultado.
c) marcha atrás en autopistas o autovías.
d) no detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo.
La maniobra ha de estar constatada con claridad por la prueba obrante en los autos, siendo de particular relevancia el informe técnico policial fundado, y el resultado lesivo producido ha de ser la realización del riesgo derivado de ella.
[894] Las circunstancias tendrán que implicar conductas contrarias a los "principios de esta ley", es decir, únicamente del TRLTSV.
[895] Uno de estos tipos de conducta es la "conducción agresiva" y debiera mencionarse en la Ley y desarrollarse en el Reglamento General de Circulación.
[896] La DGT sancionó a Philip Morris Spain, S.A., por un anuncio de cigarrillos marca "Chesterfield" en unas vallas publicitarias, durante los meses de agosto y setiembre de 1995, donde se veía a una persona de pie en un automóvil descapotable rodeado por cinco motoristas sin casco montados en sendas motocicletas que ocupaban toda la calzada. La compañía recurrió a los Tribunales y la STSJ Madrid, Sección 1ª de 28.06.2000 reconoció que "los mencionados anuncios (...) nada tienen que ver con el mundo del motor, pero sin embargo utilizan (...) automóviles y motocicletas, para atraer más la atención del potencial cliente del tabaco (...) transmitiendo una imagen de desenfado y despreocupación en la conducción y circulación totalmente contraria a las condiciones de seguridad, responsabilidad y cuidado que deben presidir el tráfico

TÍTULO III

Señalización

Artículo 53. Normas generales[900].

1. El usuario[901] de las vías ***está obligado a obedecer las señales de la circulación***[902] ***que establezcan una obligación o una prohibición***[903] ***y a adaptar su***

---

rodado" (FJ 2º). Además, señaló: "La publicidad denunciada incluye un grupo numeroso de individuos pilotando potentes motocicletas, rodeando un automóvil, ocupando toda la calzada, en clara exhibición de prepotencia y desprecio de las normas de tráfico, por lo que claramente infringe lo dispuesto en el citado artículo 52 de la ley (FJ 3º).

[897] *La publicidad ha de "inducir" al conductor y el influjo psíquico ha de ser razonablemente esperado, aunque no lo sea en el conductor medio.*

[898] *Suena mejor "injustificada".*

[899] *El periódico "El País" en su edición de 04 de noviembre de 2011 se hace eco de la noticia, reproducida también en numerosos medios de comunicación, de la sanción de la DGT a la distribuidora de cine "TriPictures" por un cartel de la película "Larry Crowne, nunca es tarde" en la que sus protagonistas aparecen en él, en moto y sin casco. La DGT alegó en el expediente sancionador que el cartel "justificaba comportamientos de riesgo" al mostrar "conductas prohibidas en el RDL 339/1990" cuyo artículo 47 impone la obligación de llevar casco a los conductores de motos y ciclomotores y de acuerdo con el artículo 52 de la LTSV. La distribuidora comunicó a los medios de comunicación que el cartel era una foto de estudio, no una imagen de la película y que además en esta última los protagonistas siempre utilizan casco. Lo cierto es que otras películas donde también se veía a conductores de motocicletas sin casco no fueron objeto de expediente sancionador. También podría darse el caso de que un cineclub que proyectase "Vacaciones en Roma" con Audrey Hepburn y Gregory Peck pudiese también ser sancionado si anunciase la película con los dos protagonistas subidos a la Vespa sin casco.*

Además, al no prohibirse el cartel éste fue reproducido por todos los medios que comentaron la noticia con lo cual se consiguió un efecto inverso al esperado y una publicidad gratuita enorme para la distribuidora lo que puede hacer pensar a los publicistas que conviene una multa cuando se consiguen retornos publicitarios mucho mayores.

[900] *La norma UNE 155337 sobre señalización vertical (señales, carteles y paneles direccionales metálicos) recomienda la revisión y eventual reposición, en caso necesario, tras un período de 7 años para las señales fabricadas con láminas retrorreflectantes de Clase o Nivel 1, y de 10 años para aquellas que incorporan láminas retrorreflectantes de Clase o Nivel 2 o superior.*

El titular de la vía podría ser demandado si una señal, por envejecimiento excesivo, no alcanzase el nivel exigible de retrorreflexión, impidiendo apreciarla correctamente, especialmente de noche, ya que incumpliría su obligación de informar al conductor. Igualmente, si se encuentra poco visible o es ilegible.

Un conductor que sufra un accidente y estime que fue debido al mal estado de la señal, si puede, debe mirar una pegatina situada por el fabricante en el reverso de la señal, donde debe figurar la fecha de fabricación y la fecha de reposición recomendada.

[901] *Persona que utiliza la vía, ya sea en calidad de peatón, conductor o viajero, estando obligada a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños en los bienes y que está obligada a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición…*

[902] *Los conductores ni deben ni están obligados a obedecer señales que no van dirigidas a ellos. Así un conductor en un semáforo no debe observar el semáforo dirigido a los peatones ya que, aunque éste pase a rojo no significa que automáticamente el dirigido a él pasó a verde y por ello pueden producirse colisiones y atropellos.*

[903] *No solo este tipo de señales sino que incluso, en algún caso, hay que obedecer una señal informativa. Así la señal S-17 situada en un estacionamiento limitado por una línea blanca longitudinal continua, en la que figura inscrito el símbolo de discapacitado prohíbe el estacionamiento a vehículos desprovistos de la correspondiente tarjeta municipal, de acuerdo con el art. 7.b) del TRLTSV que señala que los ayuntamientos deben prestar atención especial a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos y con lo indicado en el art. 95.2 d) del RGC que prohíbe estacionar en las zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad.*

comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias[904] que se encuentren en las vías por las que circula.

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, el conductor del vehículo no puede reanudar su marcha hasta haber cumplido lo prescrito por la señal.[905]

En los peajes dinámicos o telíajes[906]***, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso*** en condiciones operativas[907].

Sin embargo, ante la duda de si una señal informativa permite sancionar, algunos ayuntamientos han modificado la señal, por ejemplo, el de Santander ante un recurso presentado por un funcionario municipal que había sido sancionado. En el Ayuntamiento de Zaragoza optaron por señalizar el espacio con la placa R-308 -la de prohibido estacionar, con fondo azul y una raya diagonal roja- y añadiendo la letra 'P' de reserva de sitio y el anagrama internacional de discapacitados en el centro.

[904] *Sería necesario clarificar que respeto merecen las señales antiguas que ya no aparecen en el RGC o en el Norma 8.1 IC "Señalización vertical" de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento, como por ejemplo una señal de STOP antigua. Idem las señales en mal estado, tapadas por la vegetación, cuando falta parte de una marca vial, señales que han cambiado de significado, como el paso de ciclistas que es parecido al antiguo paso de peatones que aún se ve y se sigue pintando en la calzada en muchas ciudades, etc.*

El periódico el Faro de Vigo publica en su edición digital de fecha 19.06.2014 que un conductor fue multado por no respetar una señal de stop y se ve una foto en la que la señal es prácticamente imposible de distinguir al estar tapada por las ramas de un árbol. El conductor sancionado explica al periodista que le entrevista que no sólo no se distingue la señal, sino que no hay línea de detención en el cruce y que además la señal está muy alejada de éste último.

[905] *La negativa de un conductor a abonar el peaje constituye infracción al artículo 153 del Reglamento General de Circulación, toda vez que la señal R-200 establece la "prohibición de pasar sin detenerse, Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención. En todo caso, el conductor así detenido no podrá reanudar su marcha hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece".*

El art.132.1 del RGC señala que cuando la señal imponga una obligación de detención no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece, que, en el caso de los peajes, es el pago o la justificación de la exención. Esto es completamente independiente de que el titular de la autopista por razones de fluidez de la circulación o de evitación de otro tipo de inconvenientes, autorice a sus empleados a abrir la barrera y a colocar el semáforo en fase verde con objeto de que el vehículo reanude la marcha, aunque no haya abonado el importe del peaje.

Denuncia y pruebas. *La acreditación de la infracción se produce mediante la denuncia (voluntaria) formulada por el empleado de la titular de la autopista, recogiendo los datos necesarios para que la misma pueda ser tramitada. Al acta de denuncia es muy recomendable que se acompañe prueba gráfica de la matrícula del vehículo con el que se ha cometido la infracción y también indicación de la identidad de otra persona que hubiera presenciado los hechos objeto de la denuncia y que pueda actuar como testigo. En los supuestos en los que la infracción sea constatada por Agentes de la Autoridad, la denuncia será formulada por éstos directamente.*

En aquellos expedientes en donde los interesados, en sus escritos de alegaciones, nieguen la veracidad de los hechos, en la resolución sancionadora se hará referencia a la facultad para formular denuncias que tiene el personal encargado de la vigilancia de autopistas y al valor probatorio de sus denuncias al estar revestidos, de formas excepcional y temporal, de autoridad (artículo 29.2 de Ley 8/1972, 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión).

[906] *El Reglamento General de Circulación, incluye dos señales nuevas de tráfico, representando una T blanca en tres cuerpos sobre fondo azul, que identifican las vías de telepeaje y obligan a que los conductores de los vehículos paguen el importe del peaje por este método, para lo que necesitan llevar a bordo un OBE (on board equipment) válido. La señal rectangular indica que la vía así señalada es una vía mixta, en la que conviven el pago con el sistema de telepeaje junto con otros métodos que se especifican.*

La señal redonda identifica las vías de la estación de peaje donde el telepeaje es el único sistema de pago aceptado. La señal R-418 (Vía exclusiva para vehículos dotados de equipo de telepeaje operativo o. telepeaje obligatorio) no obliga a detenerse ya que se levanta la barrera mientras el vehículo va circulando.

2. Salvo circunstancias especiales[908] que lo justifiquen, el usuario debe ***obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación***[909]***.***

Artículo 54. Preferencia[910].

1. El orden de preferencia[911] entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

a) Señales y órdenes de los agentes[912] de la autoridad[913] encargados de la vigilancia del tráfico[914] en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas[915]***.***

Circular por una vía o carril donde se aplica esta señal sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo constituye infracción al artículo 132.1 del RGC.
Véase también el Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales y la Orden FOM/616/2013, de 12 de abril, por la que se crea y regula el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España.

[907] *La Instrucción 12/S-127, de 22 de mayo, sobre "Infracciones relativas a peajes", en su apartado 1.1 recoge las infracciones sobre la negativa a abonar el peaje en carriles con cabina; el apartado 2) las infracciones referidas a circular por carriles o vías destinados al telepeaje sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo y el apartado 3) hace referencia a otras infracciones relacionadas con la negativa a pagar peaje.*

[908] *Debiera aclararse un poco más lo que significan "circunstancias especiales" o bien hacerlo en el RGC.*

[909] *La Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo), señala en su artículo 29:*
"1. El concesionario de la autopista y su personal deberán cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida.
2. El personal encargado de la vigilancia de la autopista, en ausencia de los agentes públicos competentes, y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación y ordenación del tráfico formulando, en su caso, las denuncias procedentes conforme a la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y quedando investidos temporalmente de carácter de autoridad. Las denuncias formuladas por el personal de la empresa concesionaria tendrán valor de medio de prueba para acreditar los hechos denunciados.
3. En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del texto refundido de la ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre".

[910] *Puede darse el caso de que una señal vertical prohíbe el estacionamiento durante unas horas del día mediante un cartel complementario, pero en el mismo lugar existe una marca vial que también lo prohíbe de forma permanente. La preeminencia de la señal vertical no afectaría a la marca vial que siempre estaría vigente.*

[911] *Debía haber indicado "salvo excepciones reglamentarias".*

[912] *El artículo 68 RGC que se ocupa de las facultades de los conductores de los vehículos prioritarios establece que podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad numerosas normas de tráfico "salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento".*
Aquí da la impresión de que unos agentes que en un vehículo policial van persiguiendo a otro vehículo tendrían que cumplir las señales y órdenes de los agentes de tráfico, lo que no tiene mucho sentido.

[913] *Esto implica que si se efectuase un control de tráfico de drogas por parte de la policía nacional este apartado no sería de aplicación, pero si lo sería el siguiente dedicado a la señalización circunstancial.*

a. 1 (Otro personal regulando el tráfico)[916]

b) *Señalización circunstancial*[917]que modifique el régimen normal de utilización de la vía[918].

---

[914] *No debiera limitarse a los agentes de tráfico ya que debiera incluir las instrucciones dadas por otros agentes policiales (por ejemplo, un control de seguridad ciudadana) y por el personal realizando o supervisando trabajos en la red de carreteras.*
En el Código de Circulación francés se detalla exhaustivamente a los agentes que tienen competencias para denunciar infracciones a los reglamentos de tráfico y cita a los guardias forestales y rurales, policías locales, policías portuarios, inspectores de transportes, agentes de aduanas, personal de las autopistas sometidas a peaje y los agentes de los aeropuertos.

[915] *En la legislación de tráfico nos encontramos como sinónimos de este término:* ***"agentes"*** *(art. 95.2 TRLTSV y art. 122.4 RGC);* ***"agentes de tráfico"*** *(Ordenanza municipal de tráfico de Cuenca);* ***"agentes que regulan el tráfico"*** *(Ordenanza de tarjetas de estacionamiento personas movilidad reducida, de Ávila),* ***"agentes de*** *(sin el artículo "la")* ***circulación"*** *(Anexo I, Señales de circulación 1, RGC);* ***"agentes de la circulación"*** *(art. 46.1.b) RGC);* ***"agentes que regulan la circulación"*** *(Ordenanza municipal de Mérida); "****agentes que estén regulando la circulación"*** *(art. 143 RD 13/92); "****agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil"*** *(dispositivo especial ordenación del tráfico – Gran Premio motociclismo de Valencia);* ***"agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico"*** *(art. 35 3 RGV); "****agentes de la autoridad"*** *(art. 87.3 TRLTSV);****"agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico"*** *(Orden INT/2223/2014);* ***"agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico"*** *(art. 3 RPSMT);* ***"agentes de la autoridad en materia de tráfico"*** *art. 48.3) Ley Foral 5/2007, de carreteras de Navarra;* ***"agentes de la autoridad que regulen la circulación"*** *(art. 143.1 RGC);* ***"agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor"*** *(art. 5.l) TRLTSV);* ***"agentes de la autoridad responsables del tráfico"*** *(art. 5.7) RGC); "****agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas"*** *(art. 13.3 TRLTSV****),*** ***"agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas*** *(error en este último plural) (art. 6 RD 920/2017)",* ***"agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico"*** *(art. 4.1 RPSMT); "****agentes de la autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico"*** *(art. 37.3 RGC); "****agentes de la autoridad responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico"*** *(art. 68.1 RGC);* ***"agentes de la autoridad responsables del tráfico que estén regulando la circulación"*** *(art. 143.1 RGC);* ***"agentes de la autoridad responsables de la regulación, gestión y control del tráfico"*** *(art. 143.3a RGC);* ***"agentes encargados del servicio de vigilancia de tráfico y control de la seguridad vial"*** *(Oficina de recaudación del ayuntamiento de Oviedo).*

[916] *Debieran aclararse las potestades de la "policía militar", de las "patrullas escolares", del "personal de obras", del "personal que acompaña transportes especiales", del "personal de protección civil" y del "personal responsable de pruebas deportivas". Todos ellos figuran en el artículo 143 RGC donde no aparece con suficiente claridad su capacidad para denunciar la desobediencia a sus indicaciones.*
En algunas comunidades autónomas como Galicia (Ley 4/2007, de 20 de abril, de coordinación de policías locales) se permite que en aquellas localidades que carezcan de policía local, los vigilantes municipales, si existen, puedan regular el tráfico y que en esa función tengan la consideración de agentes de la autoridad.
En la Ley de Tráfico de la Isla de Jersey (Reino Unido) se establece que una patrulla escolar que lleve un uniforme aprobado por el Ministerio de Educación y provista de la señal correspondiente tiene la capacidad de obligar a detenerse a un vehículo de motor.

[917] *Señalización circunstancial es la que se coloca temporalmente por motivos de obras o por circunstancias del tráfico, la que colocan los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y la que aparece en los paneles informativos de señalización variable.*
También son señales circunstanciales las barreras incluidas las situadas en pasos a nivel. En este último caso si existiese una señal de stop antes de la vía, no se tendría que respetar, si la barrera estuviese levantada ya que la señalización circunstancial tiene preferencia sobre una señal vertical. Lo ideal es que la señal de stop estuviese situada en la propia barrera o que quedase tapada al levantarse ésta.
Muchas veces coinciden en la forma las señales circunstanciales con las fijas como pasa en las señales de peligro en donde se coloca un fondo amarillo en las circunstanciales o en los paneles direccionales cuyos colores pasan de blanco y negro en los permanentes a blanco y rojo en los provisionales.
Las nuevas tecnologías están permitiendo que las señales estén conectadas a Internet y se puedan modificar al instante. Así en caso de una zona donde se autoriza regularmente la instalación de un mercado callejero se puede advertir con más facilidad a los conductores que pretendan estacionar en la zona. Esas

c) [919]Semáforos[920].

d) Señales[921] verticales[922] de circulación[923].

---

señales, al poder modificarse en función de las circunstancias, tendrían también la consideración de circunstanciales. También tendrían esta consideración, por ejemplo, los semáforos que, de forma automática y a través de sensores, en algunos países van cortando la circulación en las calles que desembocan en otra por donde está circulando un vehículo prioritario para facilitar que llegue antes a su destino.
Véase la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable (BOE núm. 143, de 13 de junio).

[918] También se podría entender como señalización circunstancial las señales acústicas y luminosas emitidas por los vehículos prioritarios, ya que además, al igual que otras señales circunstanciales, tienen preferencia sobre los demás excepto sobre los agentes de tráfico.

[919] Ni la ley ni el RGC contemplan como actuar en caso de avería de un semáforo como por ejemplo cuando está apagado o queda una luz roja permanente. Debiera indicar que se podrá pasar después de un tiempo prudencial de espera y, extremando la precaución, además de advertirlo en la medida de lo posible.
También se empiezan a observar pasos mixtos para peatones y ciclistas, donde debajo de la silueta del peatón aparece una bicicleta en verde o en rojo. En ese paso pueden pasar los ciclistas montados en sus bicicletas y debería regularse en el Reglamento General de Circulación y no sólo en una ordenanza municipal.
En materia de semáforos estamos asistiendo a una creciente creatividad de las administraciones locales, aunque no solo en España. Así al añadido en diversas ciudades europeas de siluetas de mujeres (normalmente con falda y coleta), se instalaron siluetas de parejas del mismo sexo y estas dos iniciativas fueron copiadas en algunas localidades españolas.
En algunas localidades asiáticas se coloca una columna separada del semáforo con detector de presencia que se activa echando agua a los peatones que pretenden cruzar con luz roja.
Se está poniendo de moda, en algunas ciudades europeas, los semáforos con sólo dos colores: rojo y verde y los estudios muestran que hay menos accidentes ya que se circula con más prudencia y se está más atento a los demás usuarios de la vía y al entorno.

[920] El RGC contempla dos excepciones:
a) El art. 146.d) indica que los conductores ante una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes de un semáforo circular para vehículos, deben extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso, pero estas luces intermitentes no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse, como por ejemplo una señal de Stop con lo cual estas últimas, en este caso, pasan a tener prioridad sobre el semáforo.
b) El art. 147.b) señala que, en los semáforos cuadrados de ocupación de carril situados sobre carriles reversibles, una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que está permitido circular por el carril correspondiente. Esta autorización de utilizar el carril no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso, por excepción a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia entre señales, o, en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

[921] Debía aclarar que se refiere tanto en las señales verticales como en las marcas viales a lo que el art. 150 del RGC define como "señales de reglamentación" que son aquellas que tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales que deben observar.

[922] En ocasiones, incumplir lo dispuesto por una señal supone una infracción adicional mayor. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, considera infracción leve no obedecer una señal de entrada prohibida a toda clase de vehículos (R-101) pero esa desobediencia, a veces, implica circular en sentido contrario, lo que supone ser denunciado por el artículo 77.f) del TRLTSV por infracción muy grave. En esos casos se debiera denunciar la infracción más grave, que en el caso de la prohibición de entrada está contemplada en el art. 152 RGC.
De todas formas, no tiene sentido que entrar, por ejemplo, con un caballo, en una autopista sólo pueda ser considerada como infracción leve, que por pronto pago, se reduce a una multa de 40€. (Es infracción grave, según el art. 76.x) RGC, hacerlo con un vehículo que lo tiene prohibido).

[923] Existe una excepción bastante habitual que se da cuando una señal vertical de aplicación a toda la anchura de la calzada está complementada por marcas viales, en una intersección, delimitando carriles exclusivos señalizados con una señal de flecha de carril con una única dirección y sentido, o delimitado de forma que desde él sólo pueda seguirse de forma inequívoca, una sola dirección y sentido. En este caso de

e) Marcas viales[924].

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la preferente[925], según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo[926].

Artículo 55. Formato.

1. Reglamentariamente ***se establecerá el Catálogo Oficial[927] de Señales de la Circulación y Marcas Viales[928],*** de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales[929] en la materia.

---

acuerdo con el Manual 2013 de Normas y Señales reguladoras de la circulación de la DGT, tienen prioridad las marcas viales.
Así es habitual ver una señal vertical de Stop y luego marcas viales en dos carriles, uno con una señal de Stop para girar a la izquierda y otro de Ceda el paso para girar a la derecha.

[924] El artículo 167 f) del RGC indica que no se consideran con la categoría de marcas viales las líneas longitudinales que delimitan, para hacerlos más visibles, los lugares de estacionamiento. Por ello, si entrasen en contradicción con una marca vial, ésta tendría preferencia. Así, si hay una plaza de estacionamiento que ocupa parte de un paso de peatones, este último tendría preferencia.
También se observan líneas azules en el arcén de algunas autopistas. No tienen consideración de marcas viales e indican que debajo del asfalto va un tendido de fibra óptica.
En los Países Bajos han pintado una línea central en las vías para diferenciar unas de otras en función de la velocidad a la que se puede circular por ellas. Eso les recuerda a los usuarios en que vía están y como deben comportarse en ella. Una experiencia similar se ha llevado a cabo en Suecia. En España, desde el 23.10.2017 están activados en Palencia dos radares de tramo en dos carreteras pioneras que cuentan con marcas viales verdes y señales verticales indicando que es una carretera con velocidad controlada.

[925] Debía indicar, "salvo excepciones reglamentarias". Véanse el art. 146.d) y el 147.b) RGC¸

[926] Hay algunos casos en que una señal tiene distinta categoría frente a otra y este apartado parece no tener aplicación. Así, si un conductor se encuentra en una intersección un paso de peatones que comunica dos tramos de acera y que tiene una señal vertical de stop, y si desea girar a la izquierda o a la derecha, se ve obligado a ocupar el paso de peatones para poder observar los vehículos que se aproximan y si en aquel momento un peatón desea cruzar por el paso de peatones, no puede hacerlo con comodidad ya que está ocupado por el vehículo, que sin embargo no estaría en infracción porque ponerse encima del paso de peatones es la única opción que tiene para poder girar. Aquí se daría el caso de que para cumplir con una señal (vertical) se tiene que infringir otra (horizontal).

[927] Art. 134 y Anexo I del RGC. En el Anexo I se indica que el Catálogo oficial de señales de circulación está constituido por:
Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.
Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.
Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras.
Catálogo de señales verticales de circulación tomos I y II.

[928] Las señales se van actualizando según van cambiando las Normas de Carretera. Así por ejemplo en la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, nos dice que un radar fijo se advertirá en un tramo de carretera mediante un cartel lateral contenido en la figura 252 de dicha Orden.
Otras señales que aparecen en la Orden son la que indica un Centro de Conservación de Carreteras de la Dirección General de Carreteras (figuras 253 y 254), refuerzos en la señalización (figura 255) y la señal de distancia mínima entre vehículos, con sus variantes de señalización en autopista y autovía y en carretera convencional (figura 256).
La señal "galón", que también figura en dicha Orden, fue incluida en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y en el Acuerdo de medidas especiales en materia de seguridad vial 2011, aprobados por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011. Las características de dicha señal figuran en el Anexo que acompaña la Nota de Servicio 1/2011, sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcances.
La señal "Tramo de concentración de accidentes" está contenida en el "Plan de Tratamiento de Tramos de Concentración de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado", que incluye el Acuerdo entre los Ministros de Fomento e Interior por el cual se señalizarán algunos de los TCA y se instalará un dispositivo de control

2. Dicho ***catálogo***[930] ***especificará,*** necesariamente, ***la forma, color, diseño y significado de las señales,*** así como las ***dimensiones de las mismas*** en función de cada tipo de vía y ***sus sistemas de colocación.***

[931]3. Las señales y marcas viales[932] deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente[933] se establezca[934].

---

de velocidad, mientras se lleven a cabo las actuaciones previstas del Plan, con el objetivo de reducir la accidentalidad. El Plan fue aprobado por el Consejo de Ministros el 09 de enero de 2009. En el Plan figuran dos señales una al inicio del tramo indicando "Precaución" "Tramo de concentración de accidentes" y la longitud del tramo y la señal "Fin tramo concentración de accidentes".

En junio de 2016 los medios de comunicación informan de que se está colocando una nueva señal en los tramos especialmente peligrosos y por ello más vigilados, denominados con el acrónimo INVIVE (intensificación de vigilancia de la velocidad). Se trata de una señal rectangular de fondo naranja con el símbolo de un radar operando (similar a la figura 252 de la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras) y la longitud del tramo afectado. Debió haberse procedido a incluirla en el Catálogo Oficial de Señales ya que la DGT no tiene capacidad legal para diseñar señales y para colocarlas. El diseño y normativa de señalización son competencia de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, y la colocación de señales es competencia exclusiva de los titulares de las vías.

[929] *El hecho de que hable de recomendaciones y no diga "de acuerdo con los Convenios Internacionales firmados por España" se debe a que, aunque España no ha ratificado la Convención de Señalización Vial de Viena del 8 de noviembre de 1968 y por lo tanto el Acuerdo Europeo complementario de esta Convención de 1º de mayo de 1971 y el Protocolo sobre señalización horizontal adicional a este Acuerdo hecho en Ginebra el 1º de marzo de 1973, sin embargo aplica su contenido en la Ley y en el RGC. Y lo tiene que hacer, además, porque la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente, dispuso en su Base Quinta que "Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973".*

[930] *El vigente Catálogo oficial de señales verticales de circulación que fue publicado en 1992 por el MOPT (hoy, Fomento) contempla a veces de forma general ciertos tipos de señales sin especificar la totalidad de lo indicado en este artículo: forma, color, diseño y significado. Así, por ejemplo, la señal S-17 dedicada al "Estacionamiento" señala: "Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, representando ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración de estacionamiento señalado".*

No existe una relación de las inscripciones o símbolos que pueden figurar en su interior. Así, para conocer el símbolo de discapacitado tenemos que buscarlo fuera del Catálogo Oficial, en las señales en los vehículos, en la señal V-15 que figura en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos complementado con el artículo 173 del Reglamento General de Circulación.

Continuamente se añaden señales sin que previamente hayan sido incluidas en el catálogo, tal como sucede en las instaladas en Palencia en octubre de 2017 que consisten en marcas viales verdes y señales verticales indicando que es una vía con velocidad controlada.

También desde 2016 es posible encontrar en Madrid señales que indican que se efectúan controles de semáforo en rojo, el denominado "foto-rojo" sin que previamente se hayan incluido en el Catálogo Oficial.

Pero el hecho de que existan señales que no estén en el Catálogo Oficial no es exclusivo de España. En Alemania, se ha innovado mucho en materia de siluetas humanas en los semáforos. Primero se pusieron imágenes femeninas para darle visibilidada a este colectivo y ahora ya existen imágenes de parejas heterosexuales, y homoxesuales de ambos sexos.

En ciudades como Mainz o Augsburgo se ponen personajes de los cuentos de hadas y en la ciudad danesa de Friediricia nos encontramos con la figura de un soldado.

En España, Fuenlabrada fue la primera ciudad que utilizó siluetas femeninas en la señal vertical de pasos de peatones y en los semáforos. Hoy ya son numerosas las ciudades, como sucede con Valencia, que los han adoptado aunque sin seguir ningún modelo establecido.

[931] *Este punto 3 sobra ya que su contenido está incluido en los dos anteriores.*

Artículo 56. Lengua[935].

---

[932] *Es interesante saber si los ayuntamientos pueden introducir nuevas señales verticales o marcas viales ya que el artículo 7.b) del TRLTSV le permite al ayuntamiento: "el establecimiento de* ***medidas de estacionamiento limitado****, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos". Así en numerosos municipios españoles vemos que la Ordenanza municipal de tráfico establece marcas de estacionamiento de color verde destinadas para los vecinos que viven en la zona y ahí es donde surge la duda sobre si el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado se tiene que reservar en exclusiva para la rotación de aparcamientos o si puede destinarse a otras iniciativas en esta materia, teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 93.2 del RGC que indica: "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento". Hay entidades como Automovilistas Europeos Asociados que las considera ilegales".*

[933] *Artículos 166 al 172 del Reglamento General de Circulación.*

[934] *Ya vimos como las autoridades innovan en matería de semáforos, pero también lo hacen en otros tipos de señalizaciones. Así vemos como en ciudades como Barcelona o Sevilla se pintaron delante de los semáforos unos espacios denominados "zonas de adelanto de motos" con la palabra "motos" o una silueta de la moto y su conductor, para que se sitúen allí las motos y puedan salir antes. También en algunos tramos de carreteras convencionales de Palencia y León se han pintado, esta vez mediante un convenio con la DGT, unas líneas longitudinales verdes, en los costados de la calzada para inducir a los conductores a reducir la velocidad ya que generan un efecto visual de estrechamiento.*

[935] *El artículo 138 del Reglamento General de Circulación, señala que las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad. Se realizan numerosas alegaciones por estar la señal sólo en el idioma propio de la comunidad autónoma. Sin embargo, por cuestiones ajenas al tráfico, hay localidades y comunidades autónomas que no respetan esta disposición. Así "Lavozdebarcelona.com" en su publicación digital de 23 de diciembre de 2011 recoge un caso en que el Ayuntamiento de Barcelona da la razón a un ciudadano que presentó recurso de alzada contra una sanción de tráfico alegando que los rótulos señalizadores de la zona azul o de prohibición excepcional de aparcamiento estaban escritos únicamente en catalán. Según este diario, el Ayuntamiento comentó que es un caso aislado.*

La Voz de Galicia en su edición digital de 05 de setiembre de 2013, comenta que en el juicio celebrado el 23 de julio de 2013, el titular del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 1 de Ourense desestimó el recurso de un dirigente del sindicato USO que había apelado al supuesto desconocimiento del gallego. Detalla la sentencia que el recurrente nació en Galicia, lleva más de quince años residiendo en Ourense, ciudad donde obtuvo el permiso de conducir, en la que conduce habitualmente y además cursó y superó la asignatura de gallego en su etapa formativa y considera demostrado que también entiende el gallego hablado, aunque se exprese habitualmente en castellano. Dicho eso, la señal de prohibición de aparcar es internacional y las excepciones horarias son claras y sería inteligible hasta para un foráneo que no hubiera estado nunca en Galicia. La prohibición de aparcar estaba bien señalizada, sin que tampoco se discutiese la infracción efectiva. En cuanto a que la señal no estuviese en castellano como exige la Ley de Tráfico, cita el magistrado la sentencia de otro juzgado de Ourense, que rechazó una alegación similar, pues la conductora era consciente de la prohibición incluida en la señal, que cumplió su función «aun no siendo estrictamente ajustada a la legalidad».

Por otra parte, el periódico "El País" en su edición digital del día 20.03.2013 se hace eco de una sentencia, dictada por el Juzgado Contencioso Administrativo número 3 de Pontevedra, por la que se retira una multa a un hombre que recurrió la sanción que le impusieron por aparcar en una zona de carga y descarga, una infracción que provocó también que la grúa municipal retirase su vehículo. El demandante alegó que la señalización era "incorrecta" al estar sólo en gallego "y no en las dos lenguas cooficiales", lo que le impedía conocer con exactitud esa restricción. Comenta debajo del titular que "La juez le da la razón porque la ley obliga a usar también el castellano, pero reconoce que es imposible no entender el cartel".

El Juzgado de lo Contencioso-administrativo N°. 1 de Lleida, en un Auto de 15 Abr. 2011 señala: Y a prevención, y sin perjuicio de lo que se compruebe en el expediente, debe también señalarse que existe por parte de la Generalidad de Cataluña otro preocupante incumplimiento sistemático, cuando no desobediencia abierta y deliberada, de lo establecido en el artículo 56 de la Ley de Seguridad Vial (Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), que impone que "las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español oficial del Estado". Como es sabido, la Ley de Seguridad Vial, tal y como

Las indicaciones escritas de las señales <u>se expresarán, al menos</u>[936], en la lengua española[937] oficial del Estado.

Artículo 57. Mantenimiento[938].

1. ***Corresponde al titular[939] de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma[940]*** en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la

---

señala su art. 2º , es aplicable a todo el territorio nacional (es decir, a toda España) y por tanto también a Cataluña como parte integrante de la Nación española que es. En el caso en que la señalización que ha dado lugar a esta sanción contenga informaciones complementarias redactadas omitiendo el idioma castellano, habrá que considerar dicha señalización fuera de la legalidad, así como cualquier acto que la Administración regional catalana pretenda derivar de una señalización ilegal".

[936] *Como el texto de la señal de "Stop" es una voz inglesa según el DEL, parece que el Estado español no cumple con sus propias leyes. Pero dado que figura en el diccionario, debe considerarse legal. En muchos lugares de Iberoamérica prefieren colocar las palabras "ALTO" o "PARE".*

[937] *Ahora queda más claro que, en cualquier caso, las señales que contengan texto tienen que ir en castellano, idioma al que la Constitución en su art. 3 reconoce como la lengua española oficial del Estado.*

[938] *La Orden de 31 de agosto de 1987 sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado, (BOE núm. 224, de 18 de septiembre) establece lo siguiente "…la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía, o el Contratista de la obra, cuando esta se realice por contrata, determinaran las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión. En el segundo caso, el Director de la obra podrá introducir las modificaciones y ampliaciones que considere adecuadas para cada tajo, mediante las oportunas órdenes escritas, las cuales serán de obligado cumplimiento por parte del contratista.*

…

La señalización, balizamiento y, en su caso, defensa deberán ser modificadas e incluso retiradas por quien las colocó, tan pronto como varíe o desaparezca el obstáculo a la libre circulación que originó su colocación; y ello cualquiera que fuere el periodo de tiempo en que no resultaren necesarias, especialmente en horas nocturnas y días festivos.

Tanto la adquisición como la colocación, conservación y especialmente la retirada de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa de obras a que se refiere la presente Orden serán de cuenta del Contratista que realice la obras o actividades que las motiven, o de la unidad encargada de la conservación y explotación de la vía en el caso de que estas se realicen directamente por la Administración con sus propios medios.

Cuando no se cumpla lo establecido en el apartado 4º, la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía, bien directamente o por un constructor, podrá retirar la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa, pasando el oportuno cargo de gastos al causante, quien no podrá reemprender las obras sin abonarlos ni sin restablecer aquellas. En caso de impago se podrá actuar según dispone el Reglamento General de Recaudación.

Cuando la dificultad para la circulación sea ocasionada por terceros, entidades o particulares que no sean contratistas de una obra del Estado, será responsabilidad de aquellos proponer a la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa; salvo que el tramo de vía afectado se halle en obra, en cuyo caso el Director de la misma deberá informar previamente la citada propuesta. En todo caso será de cuenta y responsabilidad de los mencionados terceros la adquisición, colocación, conservación y retirada de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa que les fije o, en su caso, apruebe la Administración, que podrá exigir que la propuesta venga firmada por técnico competente"

Véase también la Orden FOM/534/2014, por la que se aprueba la norma 8.1-IC, señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

[939] *Sobre la responsabilidad en el mantenimiento de la señalización, véanse los art. 139 al 141 del RGC.*

[940] *Parece más adecuado decir "de su mantenimiento". Debía haberse aclarado de quien es la responsabilidad del mantenimiento de una señal que no está propiamente en la vía tal como ocurre con las señales de vado situada en el garaje de un edificio.*

Véase la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) y Real Decreto 1812/1994, de 02 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm. 228, de 23 de setiembre) así como las leyes de carreteras de las C.C.A.A.

instalación y conservación en ella de las adecuadas señales[941] y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, ***los agentes de la autoridad*** encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, ***podrán instalar señales circunstanciales*** sin autorización previa.

2. La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico ***será responsable de la señalización de carácter circunstancial***[942] en razón de las contingencias del mismo[943] y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la normativa de carreteras[944].

3. La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas, en los términos que reglamentariamente[945] se determine. ***Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal destinado a la regulación del tráfico en dichas obras***[946]***.***

Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración[947].

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la de la ordenación y gestión del tráfico, ordenará la inmediata retirada[948] y, cuando proceda, la sustitución por las que sean adecuadas a la normativa vigente[949], de las que hayan perdido su objeto[950] y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro[951].

[941] *Como con indicar solamente "señales" bastaría, y utiliza la expresión "marcas viales", debería añadir también "verticales" a la palabra "señales" por una cuestión de concordancia.*

[942] *Debiera indicar "excepto por obras" ya que este párrafo entra en contradicción con el siguiente ya que la señalización por obras no deja de ser "señalización circunstancial".*

[943] *En este caso la señalización circunstancial no es por razones de emergencia, sino que está planificada y por eso en el párrafo anterior habla de "agentes" y ahora de "autoridad". Por ejemplo, cuando se habilita un carril adicional de circulación.*

[944] *Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras y Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.*

[945] *Art. 140 RGC.*

[946] *El personal puede denunciar al conductor si no respeta sus indicaciones, aunque en este caso el denunciante carece de la presunción de veracidad al no ser agente de la autoridad.*

[947] *A la hora de sancionar no pueden tenerse en consideración aquellas señales en las que concurra la obligación de su retirada o sustitución por parte del titular de la vía o que hayan perdido su finalidad por su estado de deterioro, su escasa visibilidad o porque pueden producir confusión. Sin embargo, esta es una valoración que harán los titulares de la vía en su momento, que por otra parte debieran ser informados por los agentes de tráfico o las unidades sancionadoras, a través de los cauces oportunos, sobre estas irregularidades para que corrijan o mejoren la señalización.*

[948] *Aquí se exige una actuación concreta e inmediata del titular de la vía o del titular de la Jefatura de Tráfico (estatal o autonómica, cuando proceda) y no se prevé ninguna sanción cuando no actúe o no obedezca. Teniendo en cuenta las miles de señales que quedan desfasadas hubiera sido mejor que se cambiase "ordenará" por "se ocupará de".*

[949] *Estarían incluidas aquellas que cambiaron de formato, aunque tengan el mismo significado.*

[950] *La pérdida de objeto se aplica cuando dejan de tener cualquier sentido o justificación.*

[951] *El 18 de octubre de 2013 la Asociación Española de la Carretera publicó un informe donde se dice que "una de cada cuatro señales del código no garantiza una correcta visibilidad de noche o en condiciones climatológicas adversas" y sería interesante que un conductor pudiera alegar en su recurso o incluso en sede judicial esta circunstancia y para ello el RGC debiera detallar las responsabilidades en estos casos.*

2. ***Salvo por causa justificada[952], nadie debe instalar, retirar[953], trasladar, ocultar[954] o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma[955]*** o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las instalaciones.
3. ***Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas[956] u otros objetos que puedan inducir a***

[952] Es un término que puede dar lugar a problemas de interpretación. La página StN.de (Stuttgarter Nachrichten -Informaciones sobre Stuttgart) publicó la multa de 400 € impuesta a un jubilado por poner una señal de prohibición de ir a más de 30 km/h, delante de la entrada de la calle donde estaba situada su vivienda. Alegó que su acción estaba justificada porque los vehículos circulaban demasiado aprisa y además producían mucho ruido.
En España si una empresa pone, sin autorización, una marca amarilla en zigzag destinada a la carga y descarga de vehículos delante de su local y es sancionada siempre podría alegar que estaba justificada por la tarea que lleva a cabo. Este artículo prohíbe la instalación de señales antirreglamentarias, pero no se podría calificar en este caso de ese modo si se ajusta al diseño previsto en el RGC. Véase también el art. 142. 1) y 2) RGC.
La publicación digital "huelvacosta.com" publicó el 09.06.2018 que agentes de la Policía Local de Lepe detuvieron a un hombre de 44 años que fue sorprendido en mitad de la carretera cuando cambiaba con pintura una línea continua por una discontinua en una carretera interurbana de la localidad para tener acceso directo a una finca sin tener que realizar ninguna maniobra.
[953] La retirada supone la anulación de la señalización y puede ser un delito contemplado en el art. 385 del Código Penal. También sería delito colisionar y derribar una señal en una intersección sin preferencia y darse a la fuga dejando sin señalización el cruce.
[954] Artículo 142 del RGC. La ley o el RGC tendrían que aclarar si es válida una señal tapada, total o parcialmente, por el crecimiento de la vegetación a su alrededor. También precisar la vigencia de las señales de un modelo ya no catalogado (por ejemplo, señal antigua de stop) o de las señales muy deterioradas.
La Guardia Civil de Tráfico, siguiendo instrucciones de la DGT, cuando observe deficiencias en la vía o en la señalización debe ponerlas en conocimiento de su Unidad, para que por conducto reglamentario y con el informe que proceda, al que se adjuntará reportaje fotográfico, sea trasladado al Jefe Provincial de Tráfico, para las acciones que estime oportunas.
[955] El diario digital "Hoy.es" de Extremadura publicó el 01.12.2015 que el juzgado de primera instancia e instrucción número 2 de Zafra había condenado al propietario de una finca de Monesterio por modificar la línea continua de una carretera para tener así más fácil el acceso a su propiedad. Los hechos fueron detectados este año y desembocaron en una investigación de la Guardia Civil que permitió localizar al autor de los hechos, un hombre que fue condenado a pagar una multa de 1.440 euros (6 euros diarios durante ocho meses) y a realizar 14 días de trabajos en beneficio de la comunidad.
Esta conducta puede generar un grave riesgo para la circulación que se castiga en el artículo 385 del Código Penal, donde se contemplan penas que pueden alcanzar los dos años de prisión. En algunas ocasiones es difícil dar con el autor porque son muchas las personas que hacen uso de estos accesos ilegales.
[956] Por ejemplo, pintadas, pegatinas, etc.

confusión, reducir su visibilidad o su eficacia[957]**,** deslumbrar a los usuarios de la vía ***o distraer su atención***[958]**.**

TÍTULO IV

Autorizaciones administrativas[959]

CAPÍTULO I

Autorizaciones en general

Artículo 59. Normas generales[960].

[957] *Incluso se debían incluir las señales puestas por las propias autoridades que reducen su eficacia o se prestan a confusión. En A Coruña, por ejemplo, hay señales de prohibido estacionar en los días de fútbol y las autoridades no se molestan en poner el horario y el día, con lo que el conductor está obligado a informarse de los días que hay fútbol y de la hora a la que tendrá lugar el encuentro, aunque no le interese este deporte y aunque parezca sorprendente los conductores son sancionados. Además, habría que preguntarse si los aficionados al fútbol tienen más derechos que los que no lo son.*
Esa señalización circunstancial, por mercados, eventos deportivos, procesiones… suele estar regulada en la Ordenanza Municipal de Tráfico. Lo que ocurre es que muchas veces esa Ordenanza permite advertir con 24 horas de antelación. Normalmente el procedimiento es retirar el vehículo hasta una zona próxima y no se debería sancionar a quién lo dejó estacionado. Distinto es el caso si se estaciona una vez colocada la señalización circunstancial. Las señales para que tengan validez deben ajustarse a lo dispuesto en el Catálogo Oficial de Señales.
[958] *La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras prohíbe en su artículo 37 que en los tramos interurbanos de las carreteras se coloque en cualquier lugar que sea visible desde la calzada, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.*
El Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, dispone en su Art. 88.1): "Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que está prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización".
La prohibición de carteles en las carreteras tuvo su inicio el 22 de octubre de 1965 cuando el presidente norteamericano Lyndon B. Johnson promulgó la "Ley de embellecimiento de carreteras" (Highway Beautification Act). Había hecho un amplio recorrido por carretera por el país en compañía de su esposa y ambos quedaron impresionados al ver la enorme cantidad de carteles publicitarios existentes en todo el recorrido. Esta ley limitó la instalación de carteles en las carreteras interestatales y en sus principales conexiones, a las áreas comerciales e industriales. Además de armonizar los carteles que se instalasen en esas áreas, preveía indemnización para los dueños de los soportes publicitarios que tuvieran que retirarse y estuvieran instalados antes de la aprobación de la ley.
[959] *Este título se encuentra desarrollado en diferentes reglamentos:*
a) Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009.
b) Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998.
c) Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, aprobado por Real Decreto 369/2010.
d) Reglamento de Centros de Reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, aprobado por Real Decreto 170/2010.
e) Real Decreto Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.
[960] *Una vez más se aprecia un escaso control de calidad en la redacción de la normativa de tráfico. En este artículo habla de "vehículos de motor" y en el artículo 26 del RGV se limita a hablar de "vehículos" al referirse a la documentación de los mismos, con lo que si leemos únicamente el RGV llegaríamos a la conclusión de que los ciclomotores, los ciclos y los vehículos de tracción animal también deberían llevar la documentación encima.*

1. Con objeto de garantizar ***la aptitud de los conductores***[961] para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, ***la circulación***[962] ***de vehículos a motor***[963] ***y de ciclomotores requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa***[964] ***previa***[965]***.***

   Reglamentariamente[966] ***se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores***[967] ***y de los vehículos***[968]***.***

2. ***El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor***[969] ***queda obligado a estar en posesión y llevar consigo***[970] ***su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación***[971] ***del vehículo y la tarjeta de inspección técnica***[972] y ***deberá exhibirlos***[973] ***ante los agentes de la autoridad***[974] encargados de

[961] *En algunos países, como es el caso de Egipto, el aspirante a conductor tiene que someterse a un test de drogas. Si no lo supera se le prohíbe obtener el permiso de conducción (Enmienda a la ley de tráfico egipcia, de 19.10.2017).*

[962] *Debía figurar: "la circulación y conducción".*

[963] *No hace falta que figuren los vehículos de movilidad reducida ya que se matriculan como ciclomotores.*

[964] *Desde el 26.05.2014 se pueden pagar las tasas, incluidas las de expedición de autorizaciones, con tarjeta bancaria en las jefaturas provinciales de tráfico y a través de Internet. También se puede hacer, en las entidades financieras, el pago en metálico a través del modelo 791.*

[965] *No tiene mucho sentido que diga "previa" en este caso y en algunos otros a lo largo del articulado, ya que todas las autorizaciones administrativas, cuando se exigen a un particular, son previas. Distinto es el caso de un organismo que tiene que obtener la autorización previa de otro para a su vez emitir su propia autorización.*

Hoy en día se está extendiendo la que se conoce como "comunicación previa" para muchos asuntos que no necesitan autorización y para que las autoridades comprueben si el contenido de la comunicación se ajusta a la legalidad para así no tener que impugnarla.

[966] *Anexo I del Reglamento General de Conductores para el permiso de conducción y Anexo XIII del Reglamento General de Vehículos para el permiso de circulación y Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos para la Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.*

[967] *Permiso de conducción y, en su caso, autorización ADR.*

[968] *Permiso de circulación y tarjeta ITV.*

[969] *El Real Decreto 711/2006, de 9 de junio, suprimió el certificado de características de ciclomotores de dos ruedas y cuadriciclos ligeros y les asignó una tarjeta ITV contemplando un período de transición.*

[970] *Debiera decir "consigo o en el vehículo".*

[971] *El artículo 2 del RGV dispone que: "la Jefatura Central de Tráfico llevará un Registro de todos los vehículos matriculados, que* adoptará *para su funcionamiento medios informáticos y en el que figurarán, al menos, los datos que deben ser consignados obligatoriamente en el permiso o licencia de circulación, así como cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad".*

El registro tiene carácter puramente administrativo. *No es un Registro similar al de Hipoteca Mobiliaria y de Prenda sin Desplazamiento de la Posesión, establecido por la Ley de 16 de diciembre de 1954, o al Registro de Reserva de Dominio y Prohibición de Disponer, creado por la Ley 50/1965, de 17 de julio, sobre Venta de Bienes Muebles a Plazos. Se trata de un Registro Administrativo, sujeto a régimen jurídico-público. Los datos que figuran en el Registro de Vehículos carecen, pues, de efectos sustantivos civiles. Así lo ha indicado el Tribunal Supremo, entre otras, en la Sentencia de 6 de marzo de 1984 desvinculando el registro del derecho de propiedad.*

[972] *Debiera haber incluido el distintivo (viñeta señal V-19) contemplado en el Anexo XI RGV, aunque como en el caso del seguro, es dudoso que se pueda sancionar por no colocarlo en el vehículo ya que es un dato que conoce la Administración y que puede comprobar por la matrícula.*

El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos señala en su artículo 4.1 que "Los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en este real decreto" con lo cual da a

la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente[975] se determine.

3. ***En las autorizaciones administrativas de circulación únicamente constará un titular[976].***

Artículo 60. Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV)[977].

---

entender que si no circula, es decir, si está estacionado, no está obligado a tener la ITV al día. Por otra parte en su artículo 12 dispone que "Los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica periódica deberán colocar el correspondiente distintivo V-19 conforme a lo previsto en el anexo XI del RGV, que será entregado por la estación de ITV y tendrá la consideración de prueba de inspección".

[973] El artículo 27 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala: "Las copias auténticas de documentos privados surten únicamente efectos administrativos. Las copias auténticas realizadas por una Administración Pública tendrán validez en las restantes Administraciones.
A estos efectos, la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales podrán realizar copias auténticas mediante funcionario habilitado o mediante actuación administrativa automatizada".
En el caso de las copias de los permisos o licencias de conducción debe constar la diligencia que figura en el anexo de la Instrucción 97/C y 97/S y se debe abonar la tasa correspondiente.
La revista "Tráfico" de la DGT en su edición de enero-febrero de 2003, señala: "Pueden hacer la compulsa y están obligados a ello -tras pagar el importe correspondiente- los fedatarios públicos (notarios, etc.) y las unidades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico; y pueden compulsar, pero no están obligados a ello, los ayuntamientos, fuerzas de vigilancia, administración autonómica y resto de órganos de la Administración Pública".

[974] La Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018 recoge como infracción del art. 59.2 TRLTSV, el hecho de "Circular con el vehículo reseñado sin llevar el permiso válido para conducir ni el permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características de áquel, no exhibiendo los mismos a solicitud del agente de la autoridad". (Si únicamente careciese de alguno de los documentos especificados en el tipo, pudiendo mostrar el resto al agente solicitante, advertirá de tal incumplimiento al conductor, aunque no se dará de alta denuncia por el hecho. Se denunciarán por este único concepto los supuestos de circulación con un vehículo sin exhibir ninguna de las autorizaciones de conducción y circulación).
Por lo tanto, no será constitutivo de infracción si presenta uno sólo de los citados documentos, aunque no muestre el resto. Únicamente se formulará denuncia cuando no presente ninguno de los documentos, haciendo constar en una única denuncia todos los documentos que no exhiba.
La sanción es de 60 € con descuento del 50% por pronto pago, y desconocemos porque se aplica ese importe y a quién se le ocurrió fijarlo. El importe tendría que figurar en el BOE para información general de la ciudadanía y por ello la Guía Codificada de Infracciones de la DGT debiera publicarse en ese boletín para evitar que el gobierno de turno cambie el criterio cuando le parezca sin que los ciudadanos tengan conocimiento.

[975] Título IV, Capítulo I del RGC.

[976] Hasta la Ley 18/2009 de reforma de la LTSV, un vehículo podía tener más de un titular.
Conviene examinar la Instrucción 17/V-127, de 21.12.2017, de la DGT, que se ocupa de la "Declaración responsable en los cambios de titularidad por fallecimiento o fusión, escisión empresarial o aportación no dineraria de ramas de actividad".

[977] Al igual que un buzón físico, también requiere una llave que puede ser el DNI electrónico u otro tipo de certificado digital. Para facilitar y fomentar el acceso electrónico a la Administración por parte de las personas físicas y jurídicas se publicó la Orden HAP/1637/2012, de 5 de julio, por la que se regula el Registro Electrónico de Apoderamientos. Este registro empezó a funcionar en abril de 2015.

1. ***El titular de un permiso o licencia de conducción***[978] o ***del permiso de circulación***[979] de un vehículo ***comunicará*** a los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***su domicilio***[980] [981]***. Éste se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga.*** A estos efectos, ***los ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria***[982] ***podrán comunicar***[983] al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***los nuevos domicilios***[984] ***de que tengan constancia.***
2. ***En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar, además, un domicilio a los únicos efectos de gestión de los tributos relacionados con el mismo***[985]***.***
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***asignará además a todo titular*** de un permiso o licencia de conducción o del permiso de circulación de un vehículo***, y con carácter previo a su obtención***[986]***, una Dirección Electrónica Vial (DEV)***[987]***.*** Esta dirección se asignará

Mediante el registro de apoderamientos, los poderdantes o representados podrán, de manera fácil y gratuita, otorgar representaciones a apoderados o representantes sobre los trámites de la Dirección General de Tráfico. Una vez registrada la representación, cualquier representante podrá actuar en nombre de sus representados, tanto en jefaturas de tráfico como en la sede electrónica para los trámites disponibles de manera online, acreditando debidamente su identidad.

[978] *Eso implica que la DGT permite a un menor de 15 años, titular de un ciclomotor, pueda comunicar el cambio de su domicilio a efectos de notificaciones de tráfico.*

[979] *Vemos que el TRLTSV de titular de un vehículo y de titular de un permiso de circulación de un vehículo sin aclarar que son sinónimos.*

[980] *Notificación telemática por correo electrónico. Las personas jurídicas titulares de vehículos están obligadas a tener una dirección electrónica (DEV-Dirección electrónica vial) para recibir las notificaciones de la DGT con efectos legales. Para las personas físicas será optativo. Interior pretende que este correo vial sirva además para recibir otras comunicaciones, como los avisos e incidencias relacionadas con las autorizaciones para conducir y circular. También se establece el envío de comunicaciones a través del móvil.*

[981] *Debiera decir "comunicará y mantendrá actualizado los datos de su domicilio a efectos de notificaciones".*

[982] *Dado que la Agencia Tributaria cuenta muchas veces con mejor información que la propia DGT sobre el domicilio real de muchos conductores o titulares de vehículo, la ley prevé que se pueda intercambiar información entre ambos organismos e incluso con Ayuntamientos, para poder notificar de forma fehaciente a una persona física o jurídica.*

La Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJ de Madrid, dictó la Sentencia 103/2017, de 30 de enero, en la que falla a favor del ciudadano sancionado con una multa de tráfico, estimando el recurso contencioso-administrativo contra la resolución que le apremiaba al pago de dicha multa, indebidamente notificada.

Reprocha el tribunal que la Administración sancionadora no llevara a cabo investigación alguna sobre el domicilio del sancionado y recurriera a la notificación por edictos, tras un único intento de notificación, frustrado por ser desconocido en el domicilio que figuraba en la Dirección General de Tráfico. Era exigible un mayor grado de diligencia en la averiguación del domicilio, simplemente con un cruce de datos con otros órganos de la Administración.

[983] *Como se puede ver "no están obligados". Es un trámite que tiene que realizar el titular del vehículo.*

[984] *Debiera señalar el orden de preferencia de los "domicilios" a la hora de notificar para saber si se ha cumplido adecuadamente con lo establecido en este apartado.*

[985] *Se trata de responder a los supuestos en los que el domicilio fiscal del titular, una empresa, está centralizado en una localidad, pero como cuenta con diversas sucursales instaladas en diversos municipios que utilizan vehículos, deben tributar por éstos en los diferentes Ayuntamientos. Por ello* ***en el Registro de Vehículos constan dos campos para el domicilio:*** *1) El domicilio personal del titular, que se arrastra del Registro de Conductores y 2) El domicilio fiscal del vehículo.*

[986] *No parece una redacción muy afortunada, ¿Cómo debe entenderse lo de carácter previo a su obtención?¿Es que un alumno de autoescuela por el hecho de estar matriculado ya le asignan una DEV, ya que dice "con caracter previo a su obtención"? y en el caso de los vehículos, ¿Viene de fábrica con su DEV?*

[987] *La Dirección Electrónica Vial es un sitio web, un buzón electrónico dentro de la página de la Dirección General de Tráfico, que, una vez activado por el ciudadano, permite a las Administraciones sustituir el envío*

automáticamente[988] a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. ***La asignación de la Dirección Electrónica Vial (DEV) se realizará también al arrendatario a largo plazo*** que conste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con carácter previo a su inclusión.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, si el titular de la autorización es una persona física[989] ***sólo se le asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV) cuando lo solicite voluntariamente***[990]. En este caso, todas las notificaciones se practicarán en la Dirección Electrónica Vial conforme se establece en el artículo 90, sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico[991] de los ciudadanos a los servicios públicos.

6. ***En la Dirección Electrónica Vial***[992]***además se practicarán los avisos e incidencias relacionados con las autorizaciones administrativas recogidas en esta ley***[993]***.***

CAPÍTULO II [994]

---

de la notificación postal en formato papel por un documento en formato pdf a ese sitio web, que puede ser descargado o impreso. Sustituye el domicilio físico de notificaciones del procedimiento sancionador por un domicilio electrónico.
Es única para todas las autorizaciones administrativas de que disponga un titular de vehículo o de permiso de conducir. Es decir, una Dirección Electrónica Vial, un DNI o un CIF. De este modo, si una empresa se da de alta en la Dirección Electrónica Vial, todas las notificaciones relacionadas con la flota de vehículos de que disponga se notificarán en esa Dirección Electrónica Vial.
La "llave" electrónica para acceder a ella garantiza que la correspondencia electrónica queda también protegida y solo podrá ser consultada por el destinatario de la misma.

[988] *Se ha llegado a acuerdos con grandes empresas para la comunicación de la dirección electrónica vial pero no se está asignando, en general, una dirección de forma automática a las personas jurídicas que dan de alta un vehículo.*

[989] *Debiera permitirse la inscripción a cualquier usuario de la vía ya que tanto un peatón, como un ciclista o el conductor de animales pueden cometer infracciones y en ocasiones sólo son detectadas por las cámaras de video instaladas por las autoridades de tráfico. De esa forma podrían ser fácilmente notificados.*

[990] *Para poder darse de alta en la DEV debe cumplir los requisitos técnicos de acceso a la DEV y tener instalado previamente un certificado digital en su navegador o bien instalado e insertado el DNI-e en el lector de tarjetas inteligentes de su ordenador.*

[991] *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre).*

[992] *Para evitar que el ciudadano se preocupe por entrar cada día en su Dirección Electrónica Vial para consultar si existen notificaciones pendientes, la DEV cuenta con un sistema de avisos al correo electrónico personal y al teléfono móvil. En estos dos medios se genera un aviso indicando que se debe recoger una notificación en la Dirección Electrónica Vial.*
Además de las notificaciones de las infracciones y sanciones, a la Dirección Electrónica Vial se envían avisos referentes a la próxima caducidad del permiso de conducción, de la ITV, del seguro del vehículo, ...

[993] *La sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2016 (rec. 2841/2015) deja claro que la notificación electrónica no supone un recorte a la notificación exacta, completa y legal a la que tiene derecho todo ciudadano en relación con un procedimiento sancionador y recuerda que "con carácter general se ha entendido que lo relevante en las notificaciones no es tanto que se cumplan las previsiones legales sobre cómo se llevan a efecto las notificaciones, sino el hecho de que los administrados lleguen a tener conocimiento de ellas o haya podido tener conocimiento del acto notificado".*

[994] *Tanto las autorizaciones para conducir como las autorizaciones para los vehículos del Capítulo III pueden ser objeto de falsificación. En este caso sería un delito aunque no se consideraría una falsificación en el caso de tratarse de una mera fotocopia sin más, con algún dato modificado, pero sin fe pública, de un notario, de la Jefatura de Tráfico, etc.*

Autorizaciones para conducir

Artículo 61. Permisos y licencias de conducción[995].

1. ***La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente*** el preceptivo ***permiso o licencia de conducción***[996]***,*** dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de ***capacidad, conocimientos y habilidad*** necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente[997].
2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo[998], cuyos plazos podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente[999] se determine.
3. Su vigencia estará también condicionada a que su titular no haya perdido el crédito de puntos asignado[1000].

[1001] *(Validez de los permisos y licencias)*

[1002] *(Grupo sanguíneo y donación de órganos)*

Artículo 62. Centros de formación[1003] y reconocimiento de conductores.

[995] *Los nuevos DNIs (llamados DNI 3.0) van a permitir incluir datos de la tarjeta sanitaria y del permiso de conducción. Empezaron a ser distribuidos en 2015.*
En otros países aún se avanza más en este sentido. El diario digital finlandés "www.yle.fi" informa, en su edición en inglés de 02.02.2018 , que a finales del verando de 2018 la Agencia de Seguridad y Transportes pondrá en marcha el permiso digital de conducir . Lo hará mediante una app descargada en el móvil aunque por lo de ahora seguirá siendo obligatorio disponer de un permiso de plástico al ser necesarios cambios legislativos para abandonar el sistema actual.

[996] *Es decir, el alumno al no haber obtenido todavía el permiso, no conduce el vehículo, siendo responsable de la conducción el profesor que lo acompaña.*

[997] *El artículo 1 del Reglamento General de Conductores indica que a lo largo del reglamento están contenidas todas las pruebas necesarias para obtener un permiso o licencia de conducción.*

[998] *No se entiende muy bien porque dice "podrán tener" en lugar de "tendrán", ya que da a entender que algunos permisos o licencias podrían ser indefinidos. En algunos lugares como es el caso de California adoptan la ingeniosa medida de hacer caducar, una vez transcurrido el período de validez, el permiso con la fecha de cumpleaños, para facilitar que los conductores recuerden cuando deben renovar el permiso.*

[999] *Art. 12 del RGCond. Vemos que no sólo reglamentariamente se puede aumentar el período de vigencia, sino que también se podría reducir en determinados casos.*

[1000] *Hay otras causas de pérdida de vigencia que no figuran en esta Ley. Así el art. 47 C.P. señala que "cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción".*

[1001] *Debiera haberse ocupado de la validez de los permisos y licencias ya que el Reglamento General de Conductores de 2009 privilegia a los permisos B obtenidos con anterioridad (disposición transitoria quinta) ya que les permite conducir vehículos especiales independientemente de su masa y a las licencias obtenidas con anterioridad al RGC de 1997, al permitir, de acuerdo con la disposición transitoria primera, que con una licencia de ciclomotores obtenida entonces se pueda conducir un vehículo de movilidad reducida o un tractor de prácticamente cualquier tamaño y con las obtenidas después de la aprobación del Reglamento 772/1997, ya no se puede. Con lo que en el Registro de Conductores e Infractores debiera haber un apartado que indicase el tipo de vehículos que se puede conducir con cada permiso o licencia. En la actualidad los agentes de tráfico deben no sólo comprobar la vigencia del permiso o licencia sino la fecha de expedición ya que en función de ésta se pueden conducir o no ciertos vehículos.*

[1002] *En los permisos y licencias debiera figurar el grupo sanguíneo y también debía poder incluir la voluntad de donar los órganos en caso de accidente mortal. O debiera figurar al menos en el RGCond.*

1. ***La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos***[1004] ***se ejercerán por centros de formación***[1005]**,** que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.

   Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

2. ***A los fines de garantizar***[1006] la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos[1007] para la formación[1008] y el reconocimiento de conductores[1009] siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio[1010]

[1003] *No sólo debemos tener en cuenta las Escuelas Particulares de Conductores, sino también los Centros de formación de conductores que transportan mercancías peligrosas.*

[1004] *Se refiere a que una persona si deja de conducir mucho tiempo y desea practicar en vías abiertas o si desea ponerse al día en normativa, puede acudir a una autoescuela, o, si procede, a una escuela policial o militar, no permitiéndose otro tipo de centros. Si circulase practicando en un vehículo de la autoescuela, éste no podría llevar la señal V-14 ya que el Reglamento General de Vehículos indica que "que será únicamente visible cuando el vehículo circule en función de la enseñanza de las pruebas de aptitud". Tampoco debería inscribirse en el Libro Registro de la autoescuela ya que éste está destinado a alumnos que aspiran a un permiso o licencia. Según el Anexo I de esta Ley, "en vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales". Aquí no sería de aplicación ya que el alumno que se recicla no está aprendiendo a conducir por lo que el conductor legal sería la persona que trata de poner al día sus habilidades en la conducción, lo cual es algo sorprendente ya que si se recicla es porque no se siente segura para conducir sola y debiera mantenerse en estos casos que el conductor legal seguiría siendo el profesor.*
También se aplica a los conductores de mercancías peligrosas que están obligados a renovar, si no quieren perderla, la autorización especial ADR.

[1005] *Estaría más correcto si añadiese "de conductores". Pueden ser tanto oficiales como privados. Los oficiales son las Escuelas oficiales de policía, guardia civil y ejército. Su regulación figura en la Orden INT/161/2011, de 21 de enero, por la que se determinan las Escuelas facultadas para impartir la formación y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales y la autorización especial para conducir esos vehículos cuando transporten mercancías peligrosas, al personal del Cuerpo Nacional de Policía y en la Orden DEF/601/2015, de 6 de abril, por la que se desarrolla el Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.*

[1006] *Es imposible que se pueda "garantizar" la seguridad vial. Sería mucho mejor que dijera "a fin de mejorar la seguridad vial" o "para luchar contra la inseguridad vial".*

[1007] *Tendría que decir "de los centros de formación y de reconocimiento de conductores".*

[1008] *Las escuelas particulares de conductores (autoescuelas) están reguladas por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre (BOE núm. 258, de 28/10/2003).*
Los centros de formación para conductores que transportan mercancías peligrosas están regulados en la Orden INT de 18 de junio de 1998 (BOE núm. 155, de 30/06/1998).
Debiera tenerse en cuenta que existen circuitos de karts, muchos de ellos de carácter público, donde se realizan cursillos de conducción para menores, tanto teóricos como prácticos.
También se enseñan conocimientos viales en los colegios y además, algunas entidades dan cursos de conducción segura y estos artículos no serían de aplicación.

[1009] *Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, (BOE núm. 54, de 3 de marzo) por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

[1010] *Ley 17/2009, de 23 de noviembre, (BOE núm. 283, de 24 de noviembre) sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.*

En particular, reglamentariamente[1011] se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación[1012]. ***La titulación y acreditación de los profesores[1013] y directores[1014] se basará en pruebas objetivas que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica.*** Las pruebas se convocarán periódicamente[1015].

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional[1016] en los términos que reglamentariamente se determine.

[1011] Real Decreto 1295/2003 por el que se aprueba el Reglamento de Escuelas Particulares de Conductores.

[1012] Las Instrucciones 14/C-113 y 14/S-132, de 06.03.2014, de la DGT, se ocupan del Protocolo de actuación de Inspección y Control de las Escuelas Particulares de Conductores.

[1013] En la Resolución de 22 de diciembre de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca curso para obtener certificado de aptitud de Profesor de Formación Vial. figuran las pruebas: a) prueba previa de selección: un test de teórica de 30 preguntas que se deben contestar en 30 minutos y una prueba práctica de circulación de al menos 25 minutos (de esta última están exentos quienes posean un permiso C1 o superior).

Los que hayan superado estas pruebas deben realizar b) un curso teórico-práctico, que consta de 2 fases: una de enseñanza a distancia con examen en la provincia de residencia del solicitante y otro de formación presencial (con evaluaciones durante el curso) en algunas provincias. Ambas de carácter eliminatorio.

[1014] Esto no es así. Así en la Resolución de 26 de diciembre de 2017, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca prueba selectiva para obtener el certificado de aptitud de Director de Escuelas de Conductores no contemplan ninguna prueba objetiva que valore la experiencia práctica ya que se trata simplemente de un test de conocimientos de 40 preguntas que se debe completar en un plazo de 40 minutos.

[1015] Decir "periódicamente" y no señalar el intervalo entre convocatorias no aclara nada. Sería mejor que dijese "con periodicidad anual" o semejante, o aún mejor "se convocarán de acuerdo con las necesidades de formación que vayan surgiendo".

[1016] La redacción no es muy apropiada ya que está regulada en la actualidad y sigue existiendo la licencia de aprendizaje para la obtención del permiso B, contenida en la Orden de 29 de julio de 1981 (BOE núm. 186, de 5 de agosto). Seguramente se refiere a la conducción acompañada, tal como funciona, por ejemplo, en Francia y que todavía no ha sido implementada en España. En la Orden citada, la remisión a las condiciones del Código de la Circulación, deben entenderse hechas al Reglamento General de Conductores, en concreto a sus art. 59 a 62, relativos a los vehículos a utilizar en las pruebas de conocimientos, aptitudes y comportamientos.

El art. 3 de la Orden señala que el acompañante deberá reunir los requisitos siguientes:

a) estar ligado con el solicitante con vínculo de parentesco de consanguinidad o afinidad, o mediante relación de amistad o buena vecindad, debiendo tener su actividad carácter gratuito

b) ser titular de permiso de conducción de la clase "b" ordinario, con más de cinco años de antigüedad

c) no haber sido condenado por hechos de tráfico, ni sancionado por infracción al artículo 275 del código de la circulación ni a los citados en el 289 del mismo texto reglamentario, en los últimos cinco años de vigencia de su permiso

d) no haber sido autorizado para actuar como acompañante de ningún otro aprendiz durante los doce meses anteriores

e) no haber obtenido el certificado de aptitud de profesor de escuelas particulares de conductores, salvo que la enseñanza a impartir por este sistema lo sea para cónyuges, hijos, padres o hermanos del acompañante

ii. durante el aprendizaje, el acompañante será considerado, a todos los efectos, conductor del automóvil con el que se realice aquel, y deberá:

a) estar a cargo del doble mando.

b) vigilar permanentemente la actuación del aprendiz para que esta sea conforme a las normas de circulación establecidas en el código de la circulación y en la presente Orden.

En muchos países se puede obtener el permiso B con menos de 18 años (en el Estado de Oregon (USA) se puede examinar a partir de los 30 días previos a su 16 cumpleaños – Manual del Conductor 2018-19) y en esos casos el responsable civil en caso de un accidente de tráfico suele ser la persona que firmó la autorización para obtener el permiso.

4. ***La constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores***[1017] ***se ejercerá por centros***[1018]**,** que necesitarán autorización previa[1019] de la autoridad competente[1020] para desarrollar su actividad[1021].

   Se regulará reglamentariamente[1022] el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores[1023], así como sus medios personales y materiales mínimos[1024].

Artículo 63. Asignación de puntos.

1. Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asignará un crédito inicial de doce puntos.

También el cofirmante de la solicitud de permiso que suele ser uno de sus progenitores o el tutor legal pueden cancelar el permiso del menor dirigiendo un escrito a la autoridad de tráfico.

[1017] *La redacción debiera decir "la constatación inicial, las periódicas y las extraordinarias", ya que la constatación de las condiciones psicofísicas de un conductor también la pueden hacer los agentes de tráfico tal como ocurre, por ejemplo, cuando comprueban su nivel de alcoholemia después de un accidente.*

[1018] *Aquí, y no en el siguiente párrafo, debería figurar "centros de reconocimiento de conductores" y en el siguiente párrafo bastaría con poner "estos centros".*

[1019] *No sólo de la Dirección General de Tráfico sino también de la Autoridad Sanitaria de la Comunidad Autónoma ya que previamente tienen que darse de alta como centros sanitarios.*

[1020] *Debería decir "autoridades competentes", ya que la autorización inicial como centro médico corresponde a la Conserjería de la Comunidad Autónoma y luego a la Jefatura de Tráfico como centro de reconocimiento de conductores.*

[1021] *Además, de los Centros privados de reconocimiento de conductores nos encontramos con centros pertenecientes a las autoridades sanitarias de las distintas Comunidades Autónomas. Cuando un conductor no está de acuerdo con un informe emitido por un Centro de Reconocimiento de Conductores puede solicitar ser examinado por un tribunal médico de la Comunidad Autónoma. También si la Jefatura Provincial de Tráfico tiene conocimiento de la presunta desaparición de las aptitudes psicofísicas de un conductor, puede, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento General de Conductores iniciar un procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir. Si se acordase la pérdida de vigencia el conductor tendría que someterse, entre otras, a pruebas de aptitud psicofísica ante los servicios sanitarios de la Comunidad Autónoma para poder recuperar el permiso o licencia.*

[1022] *Están regulados en el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero (BOE núm. 54, de 03 de marzo). Su art. 24 se ocupa del Registro de estos centros señalando que son para conductores de vehículos a motor y que se trata de los mencionados en el art. 5h) de la Ley de Tráfico, por lo que de nuevo vemos que no serían adecuados para una persona que pretende obtener un permiso AM para conducir ciclomotores ya que la Ley no los considera vehículos de motor.*

[1023] *Es imprescindible que los centros de reconocimiento puedan acceder a la historia clínica de los conductores. Hoy en día éstos se limitan a firmar un formulario donde se comprometen a decir la verdad, pero la realidad muestra que se oculta numerosa información a los facultativos y éstos, aunque actúen con profesionalidad, en el sistema de reconocimiento actual, no son capaces de detectar lo que no se les dice.*

[1024] *El Real Decreto 170/2010 no impide la existencia de Centros de Reconocimiento Móviles. El artículo 9.2) exige que "esté debidamente identificado mediante un rótulo situado en un lugar visible desde el exterior, en el que deberán constar, al menos, su denominación y en todo caso su número de registro." y el artículo 12.1) indica que "El horario de funcionamiento del centro de reconocimiento como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberá figurar expuesto al público en un lugar fácilmente accesible y visible desde el exterior." Si es una unidad móvil debe comunicar previamente a la JPT dónde se va a desplazar y con que horario para que la Jefatura, si lo estima oportuno, pueda inspeccionarla.*

2. Excepcionalmente[1025] se asignará un crédito inicial de ocho puntos en los siguientes casos:

a) ***Titular de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años,*** salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad[1026].

b) ***Titular de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos,*** ha obtenido nuevamente[1027] el permiso o la licencia de conducción.

3. El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.

4. Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme[1028] en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante[1029] los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos, en lugar de los doce iniciales.

Artículo 64. Pérdida de puntos.

1. El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa[1030] que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos[1031], de acuerdo con el baremo establecido en los anexos II y IV.

[1025] Sobra la palabra "excepcionalmente" por ser decenas de miles los afectados.

[1026] Si ese otro permiso tiene una antigüedad no superior a tres años, no le supone inicialmente un número mayor de puntos. Tendría que decir: "con una antigüedad de al menos tres años".

[1027] Esta frase es una ficción, ya que en realidad "lo recupera", aunque con menos puntos, al mantenerse la antigüedad en el nuevo permiso.

[1028] Aclara que las sanciones administrativas mientras no adquieran firmeza no afectarán a las bonificaciones.

[1029] No los recibe "durante" sino al cabo de tres años.

[1030] El permiso por puntos resultó muy positivo ya que se redujo notablemente el número de fallecidos y heridos en nuestras carreteras, pero también originó el fenómeno de la venta de puntos por parte de personas que deseaban ganar algún dinero vendiéndoselos a algún infractor al que le convenía el trato. Las ofertas de venta de puntos están estimuladas por el cada vez mayor número de conductores que no son identificados en el momento en que cometen la infracción, especialmente en las infracciones de velocidad captadas por radares fijos.

La compra venta de puntos supone un delito penado por el Código Penal en el Artículo 392, que hace referencia a la falsedad documental (en la multa), en relación al 390, que castiga a los que atribuyan la participación de una persona en unos hechos con los que no ha tenido nada que ver. El comprador es quien comete estos delitos, pero el vendedor puede ser imputado también como inductor y cooperador necesario de este delito cuando se consume la operación. En ambos casos, las penas que contempla el Código Penal van desde los 6 meses a los 3 años de prisión, y multa de 6 a 12 meses. En la práctica, no es un delito que se esté persiguiendo con mucho interés por parte de la fiscalía y las fuerzas de seguridad ya que se siguen publicando numerosos anuncios de venta de puntos en Internet.

Hay personas que ponen el vehículo a nombre de un menor porque piensan que así no les retirarán puntos pero hay que tener en cuenta que aunque el hijo sea el titular del vehículo, los responsables son los padres o tutores hasta que alcance la edad de 18 años y estos últimos se verían obligados a identificar el conductor.

[1031] La STS Contencioso de 04/06/2009 reconoce la naturaleza sancionadora de la retirada de puntos y por lo tanto la necesidad de que el denunciado tenga conocimiento de los puntos que le van a detraer.

2. Cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente cuál es el número de puntos que se restan y la forma expresa[1032] de conocer su saldo de puntos.

3. La pérdida parcial o total, así como la recuperación de los puntos asignados, afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase[1033].

4. Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los párrafos a), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 77[1034], en cuyo caso perderán el número total de puntos[1035] que correspondan.

5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso o licencia de conducción quedarán descontados[1036] de forma automática y simultánea en el momento en que se proceda a la anotación de la citada sanción en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, quedando constancia en dicho Registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización[1037].

6. La antigüedad[1038] permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada titular.

[1039] *(Saldo negativo de puntos).*

[1040] *(Compraventa de puntos).*

[1032] *Aquí vemos de nuevo que en contra de lo que sugiere la Exposición de Motivos de la Ley, no se ha cuidado debidamente la redacción ya que después de utilizar el término "expresamente" emplea seguidamente la expresión "de forma expresa" cuando hubiera bastado que sustituyese "expresamente" por "claramente" para de esa forma hacer más agradable la lectura del precepto.*

[1033] *Una redacción mejor sería, "a cualquier permiso o licencia de conducción de las que sea titular". Se refiere a que un conductor profesional si es sancionado conduciendo su vehículo particular también se ve afectado en sus permisos de conducción profesionales.*

[1034] *a) No respetar límites de velocidad o velocidad media en tramo; c) Superar tasa de alcohol; d) No someterse a pruebas de alcohol o drogas; e) Conducción temeraria; f) Circular en sentido contrario; g) Participar en carreras no autorizadas; h) Instalar inhibidores de radares; i) Aumentar en más del 50% tiempos de conducción o minorar más del 50% los tiempos de descanso.*

[1035] *Bastaba con decir "los puntos que correspondan".*

[1036] *La Exposición de Motivos del Texto Refundido se refiere a "revisar el vocabulario" y vemos como en este apartado se habla de "descontar" y seguidamente de "descontados". Una redacción mejor sería: "Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, el descuento de los puntos que haya que efectuar en el crédito que posea en su permiso o licencia de conducción se hará de forma automática y simultánea".*
Otra alternativa sería sustituir "descontados" por "detraídos".

[1037] *Ver Instrucción 12/C-105, de 22 de mayo de 2012, sobre "Pérdida de vigencia por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados".*

[1038] *Quedaría mejor: "La fecha de obtención inicial del permiso".*

[1039] *La Ley debería aclarar que si un conductor tiene un saldo negativo de puntos, por ejemplo, cuando teniendo 4 pierde 6, esos puntos negativos (en este ejemplo -2) no se descuentan de los 8 puntos que va a tener una vez que realice el curso de recuperación y apruebe el examen en la JPT.*

[1040] *"En caso de ser denunciados tanto el comprador como el vendedor , pueden ser imputados, en el caso del vendedor de un supuesto delito de falsedad documental por hacerse responsable de las infracciones*

Artículo 65. Recuperación de puntos.

1. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular[1041] de un permiso o licencia de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años.

2. Los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo 63[1042], transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa[1043] por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de doce puntos.

3. La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción[1044].

4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido una parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos[1045], por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

---

cometidas por otros conductores, que eran los verdaderos infractores y los compradores por ser cooperadores necesarios en el delito. A tal efecto el Código Penal, en su art. 392, establece que el particular que cometiere en documento público, alguna de las falsedades descritas en el art. 390 será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses".
Lo cierto es que España es el país europeo con mayor número de abuelos infractores.

[1041] *La frase está en singular y tendría que decir "sancionado".*

[1042] *a) Titulares de permiso con antigüedad no superior a 3 años y b) Titular que pierde todos los puntos y obtiene de nuevo su permiso.*

[1043] *Al no verse afectado el saldo de puntos por las condenas penales contra la seguridad vial nos podemos encontrar a conductores multireincidentes en vía penal que siguen contando con quince puntos ya que en esa vía no se descuentan.*

[1044] *Es decir, a los conductores de vehículos de tracción animal (por ejemplo, coches de caballos) o de bicicletas no se les pueden detraer puntos. Eso no impide que los ayuntamientos, como ocurre, por ejemplo, en Sevilla otorguen licencias de circulación a los carruajes para pasear a los visitantes.*
Es decir, a los ocupantes que no cumplan las normas como, por ejemplo, no llevar puesto el cinturón de seguridad, no se le retirarían puntos entre otros motivos porque puede no tener permiso de conducción.
Sin embargo, el art. 117.5 RGC establece que "La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 76, apartados h) y ll), respectivamente, del texto refundido (adaptando este apartado al TRLTSV). Eso implica que el responsable no es el menor que no va en un SRI o no va adecuadamente sentado, sino el conductor. El Codificado de Infracciones de Tráfico de la DGT de 11 de junio de 2018, la califica de infracción grave por parte del conductor, e incluye el no haber desconectado el airbag del asiento del copiloto estandpo el SRI orientado hacia atrás, y le retira 3 puntos. Vemos que contradice este apartado ya que la retirada de puntos no tiene relación propiamente con el acto de conducir.

[1045] *Este apartado no está bien redactado ya que se puede pensar que el conductor puede conseguir menos de seis puntos y lo cierto es que viene a recibir los seis puntos, aunque luego muchos conductores no los pueden utilizar todos porque exceden el límite máximo que les corresponde en función de los puntos de los que dispongan pudiendo alcanzar como máximo 12 puntos.*

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de quince horas.

[1046] *(Conductores profesionales y puntos).*

CAPÍTULO III

Autorizaciones relativas a los vehículos

Artículo 66. Permisos de circulación.

1. ***La circulación de vehículos***[1047] ***exigirá que estos obtengan previamente*** el correspondiente permiso de circulación***,*** dirigido a verificar[1048] que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijen reglamentariamente[1049]***. Se prohíbe la circulación de vehículos***[1050] ***que no estén dotados del citado permiso.***
2. El permiso de circulación debe renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo[1051], y queda extinguido cuando éste se dé de baja[1052] en el correspondiente registro, a instancia de parte[1053] o por comprobarse que no es apto para la circulación[1054], en los términos que reglamentariamente se determine.

[1046] *La detracción de puntos se ajusta a la infracción que se cometa y afecta a todas las categorías de permisos que posea el conductor. Si un conductor profesional perdiese parte o todos los puntos conduciendo su turismo particular seguiría siendo un conductor profesional a la hora de recuperarlos, beneficiándose de esa condición. Es decir, a la hora de hacer un curso de recuperación parcial o total aportaría la documentación que le acredita como condutor profesional (Instrucción núm. 13/S- 130 DGT). Lo que se quiere es favorecer a aquellas personas cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos dedicados al transporte de mercancías o de personas, es decir, a aquellas personas que hacen de la actividad de la conducción su medio de vida.*
Conducir un turismo con una tasa de 0,4 gramos/litro en sangre, por ejemplo, simplemente no es infracción, aunque la persona que lo haga sea titular de un permiso C o D. Sin embargo, conducir un camión o un autobús con esa tasa sí es infracción.

[1047] *Debía añadir "de motor y ciclomotores" o bien "excepto vehículos de tracción animal y ciclos". Una redacción mejor sería: "Para que un vehículo de motor o ciclomotor pueda circular deberá serle concedido previamente al titular el correspondiente permiso de circulación…" ya que los vehículos no obtienen por si mismos cosas o derechos, sino que les son otorgados. Si se quería mantener "vehículos" tendría que decir "con las excepciones reglamentarias" aunque en este caso el RGV en su art. 1 vuelve a citar a los vehículos en general sin aclarar que se refiere sólo a los vehículos de motor y ciclomotores.*

[1048] *La redacción debiera ser: "dirigida a permitir su identificación y a verificar…"*

[1049] *Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.*
Así si los dispositivos de señalización óptica no cumplen con lo dispuesto en el Anexo I del RGV o se llevan más luces de las admitidas, en el Códificado de Infracciones tienen la consideración de graves [art. 66.1) TRLTSV y 15 del RGV]. Se pueden también sancionar por el art. 76.o) TRLTSV por incumplir las condiciones técnicas establecidas reglamentariamente.

[1050] *Sería conveniente que aclarase que esa prohibición se limita a las vías contempladas en el artículo 2 de la Ley.*

[1051] *Desde el 15 de enero de 2015, en aplicación a la Directiva 2014/45/EU, la DGT ha modificado los permisos de circulación, añadiéndoles tanto el kilometraje marcado durante la inspección, como la inclusión de la fecha de caducidad de la ITV.*

[1052] *Falta la palabra "definitiva" ya que si se da de baja "temporal" no se extingue el permiso de circulación.*

[1053] *Art. 35 del Reglamento General de Vehículos.Sería mejor que dijese "a instancia del titular" ya que con esta redacción parece que cualquier persona puede solicitar la baja de un vehículo.*

[1054] *Art. 35 del Reglamento General de Vehículos.*

3. La circulación de un vehículo sin el permiso de circulación[1055], bien por no haberlo obtenido o porque haya sido objeto de declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o anulada[1056], da lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga del mismo, en los términos que reglamentariamente[1057] se determine[1058].

Artículo 67. Otra documentación.

1. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios deberán estar previamente homologados[1059] o ser objeto de inspección técnica unitaria[1060] antes de ser admitidos a la circulación, en los términos que reglamentariamente se

[1055] Debería aclarar si por circulación se entiende también el estacionamiento en una vía pública. Sí un vehículo está dado de baja temporal o definitiva y está estacionado no está claro que pueda ser inmovilizado. En este caso el ayuntamiento puede acogerse a la ordenanza municipal de tráfico. Por ejemplo, la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, establece la prohibición de estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En estos casos los agentes de la Policía Municipal y agentes de Movilidad (por ejemplo, en Madrid) podrán ordenar la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito correspondiente, debiendo pagar el importe de la tasa de la grúa y de la sanción.

[1056] Para mantener la concordancia gramatical debiera decir: "declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o de anulación".

*[1057] Artículo 1.2 RGV. El art. 32.3 del mismo reglamento dispone, al referirse a la transimisión de vehículos que: "Transcurrido el plazo de treinta días indicado sin que el adquirente haya solicitado la renovación del permiso o licencia de circulación, **se ordenará la inmovilización del vehículo** y se iniciará el correspondiente procedimiento sancionador, sin perjuicio de las responsabilidades que le correspondan como titular del vehículo".*

[1058] La Instrucción 14/V-107, de 22 de octubre de 2014, de la DGT, sobre "Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo", dice: "… La evolución de la encomienda de gestión permite que hoy en día los Colegios de Gestores puedan presentar solicitudes electrónicas de cambio de titularidad y obtengan, en tiempo real y directamente del registro de vehículos de la DGT, autorizaciones provisionales de circulación que entregan al ciudadano en tanto se expide el permiso de circulación definitivo por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.
Por tanto, se considera oportuno sustituir la autorización contemplada en la Instrucción 12/V-96, por justificantes profesionales estandarizados y registrados electrónicamente por el Colegio de Gestores, que justifiquen la solicitud de cambio de titularidad del vehículo en una gestoría administrativa colegiada. Los justificantes profesionales sólo se expedirán en aquellos casos en que no sea posible solicitar telemáticamente un cambio de titularidad y siempre que se cumplan las condiciones establecidas por la Administración y se expidan conforme al modelo establecido en el Anexo I".

[1059] El art. 5 del RGV aprobado por Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se establecen las normas para aplicación de Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques y sus partes y piezas. En el caso de las bicicletas es el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas. Este Decreto ha sido modificado en su Anexo IV por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
Ver también el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
Las homologaciones las otorga el Ministerio de Industria tras comprobar que se cumplen los requisitos técnicos.

[1060] La inspección técnica unitaria previa a la matriculación consiste en la comprobación de que las características técnicas del vehículo respondan a la reglamentación de seguridad exigible con arreglo a los Reales Decretos 2028/1986 y 750/2010 y a las disposiciones que los desarrollan. Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

determine. Dichos vehículos han de ser identificables[1061], ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble[1062], las marcas y contraseñas que reglamentariamente[1063] sean exigibles con objeto de individualizarlos[1064], autentificar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

2. ***Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de masa máxima autorizada*** superior[1065] a la que reglamentariamente se determine, ***tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en la tarjeta de inspección técnica***[1066]**,** en la que se harán constar las reformas que se autoricen[1067] y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en los términos que reglamentariamente se determine [1068].

Artículo 68. Matrículas[1069].

[1061] Al no volver a excluir a ciclos y vehículos de tracción animal, estos tendrían que ser identificables en todos los casos.

[1062] El DLE indica que su significado es "que no se puede borrar o quitar". Debiera añadir "en condiciones normales de uso" ya que todos sabemos que los ladrones de vehículos las "borran" para colocar una nueva numeración.

[1063] Anexo XI (señales en los vehículos) del Reglamento General de Vehículos.

[1064] Desde 1981, todos los vehículos europeos y norteamericanos incorporan un número de bastidor (o VIN-Vehicle Identification Number) único de 17 caracteres. El número de bastidor tiene muchas aplicaciones importantes, entre ellas revelar datos sobre el historial del vehículo. El número de chasis tiene otros usos importantes. Por ejemplo, los talleres de servicio utilizan el VIN para identificar el motor y los sistemas de transmisión y frenado instalados por el fabricante para poder llevar a cabo correctamente el mantenimiento. Las fuerzas de seguridad utilizan el número de bastidor para identificar y recuperar vehículos robados y sus piezas. Los fabricantes de automoción utilizan el número de bastidor cuando deciden retirar determinados productos por motivos de seguridad. En las bicicletas el número de bastidor está situado generalmente debajo de la caja de pedales.

[1065] Los remolques >750 kg. Artículo 25 RGV. Sin embargo el artículo 9.5) del RGV, contradice esta afirmación, al señalar que "los remolques ligeros estarán dotados de una tarjeta de inspección técnica."

[1066] El modelo y las especificaciones de la Tarjeta ITV están contemplados en el Anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio (BOE núm. 153, de 24 de junio). Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
La nueva tarjeta electrónica figura en el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio (BOE núm. 171, de 18 de julio).

[1067] Artículo 7.1) RGC y Art. 7.2) del RGV. No todas las reformas se tienen que autorizar ya que muchas no implican ninguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta ITV del vehículo. Las que se tienen que autorizar figuran en el Manual de Reforma de Vehículos, editado por el Ministerio de Industria, cuya última versión es de febrero de 2018. Las Estaciones ITV cuentan con una "Guía interpretativa del Manual de reformas en vehículos" para conocer en detalle cuando hay que autorizar una reforma. Esta guía se puede ver o descargar en "todosobretrafico.com/itv/".

[1068] Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.
Véase también el artículo 14 y el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, que se ocupan de las masas y dimensiones de los vehículos.

[1069] Los modelos de matrículas figuran en el Anexo XVIII del Reglamento General. de Vehículos y se consideran un documento de carácter oficial. El art. 26 del Código Penal señala: "A los efectos de este Código se considera documento todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica".
En tal definición han de entenderse comprendidas las placas de matrícula de un vehículo automóvil, pues no cabe duda de que en las mismas concurren las normas exigidas por el concepto legal: son soportes materiales que incorporan datos con relevancia jurídica.

1. ***Para poner en circulación vehículos a motor***[1070]**,** así como remolques de masa máxima autorizada superior a la ***que reglamentariamente se determine***[1071]***, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula***[1072] ***con los caracteres***[1073] ***que se les asigne***[1074] del modo[1075] que se establezca[1076]. ***Esta***

Esto también lo ha ido confirmando la jurisprudencia (SSTS de 16 de diciembre de 1987, 16 de mayo de 1990, 18 de enero de 1991, 20 de marzo de 1992 y 10 de noviembre de 1993) para estos documentos: proviene de las Administraciones Públicas para la satisfacción de necesidades administrativas públicas, como es la regulación y ordenación del tráfico rodado.

[1070] Se echa de menos que no estén reguladas en el Reglamento General de Vehículos las matrículas reservadas o las de la Casa Real. En ambos casos estos vehículos tienen otro juego de matrículas originales para que puedan ser vendidos cuando dejen de prestar servicio.

También sería interesante que se hiciese referencia a los vehículos de los agentes diplomáticos, consulares y al personal de la OTAN.

Véase el Convenio sobre Relaciones Diplomáticas firmado en Viena el día 18 de abril de 1961 (BOE núm. 21, de 24 de enero de 1968). El art. 31 del Convenio indica que "el agente diplomático gozará de inmunidad de la jurisdicción penal del Estado receptor. Gozará también de inmunidad de su jurisdicción civil y administrativa,"… Eso supone que no tendrían que pagar las multas de tráfico, pero el Ministerio de Asuntos Exteriores en su "Guía práctica para el Cuerpo Diplomático acreditado en España" (Madrid, 2010) "espera que las multas que puedan ser impuestas por infracción de las normas de tráfico sean satisfechas por las Misiones Diplomáticas y Organismos Internacionales acreditados en España, así como por su personal. En caso de discrepancia (de fondo o de forma) con la notificación cursada por la autoridad competente, se recomienda la utilización de los recursos que la legislación permite, en tiempo y forma."

Véase el Convenio de Viena sobre Relaciones Consulares de 24 de abril de 1963 (BOE núm. 56, de 6 de marzo de 1970).

Respecto al personal de la OTAN debe verse la "Aplicación Provisional del Acuerdo entre el Reino de España y la Organización del Tratado del Atlántico Norte, representada por el Cuartel General Supremo de las Potencias Aliadas en Europa, relativo a las condiciones especiales aplicables al establecimiento y explotación en territorio español de un Cuartel General Militar Internacional, hecho en Madrid el 28 de febrero de 2000" (BOE núm. 117, de 16 de mayo).

[1071] >750 kg.

[1072] El Real Decreto 2100/76, de 10 de agosto, regula la autorización y el control por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de los establecimientos expendedores de placas de matrícula, que deberán llevar un libro registro, diligenciado por aquellos organismos, en los que están obligados a reseñar la identidad del comprador de las placas y los datos del titular del vehículo (art. 2.2).

[1073] No se le asignan sólo caracteres, sino también un tamaño, como sucede con los ciclomotores o las motos de trial y enduro. La instrucción de la DGT 11/V-87 permite que todo vehículo cuya matrícula tenga siglas provinciales pueda obtener un duplicado de su placa o placas de matrícula, conforme al modelo vigente con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden de 15.09.2000 que modificó el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.

[1074] Se ven vehículos de la grúa municipal o de servicio en carretera que llevan 3 matriculas, una delante, otra atrás y otra más detrás en la parte alta de la cabina. Esta última está pensada para que se pueda ver cuando la de atrás está tapada por el vehículo que se remolca, sin embargo, el reglamento de vehículos no permite esta posibilidad ya que solo permite dos placas de matrícula. (Anexo I. 3.1 del Regla. Gral. de Vehículos).

[1075] En España todavía no se permiten las matrículas personalizadas, aunque seguramente se permitirán en los próximos años. En Europa hay países como Bélgica o Andorra que las permiten. En algunos países suponen un ingreso adicional para las arcas públicas ya que las tasas de matriculación son superiores. En Dubai, por ejemplo, se subastan y la revista Autofácil informó en su edición de 10.06.2016 que Arif Ahmad Al Zarouni, un jeque de los Emiratos Árabes Unidos, pagó 4,3 millones de euros en una subasta para hacerse con la matrícula número 1 para su Pagani Huayra.

La letra E que figura en negro sobre un fondo blanco en un óvalo que se debe colocar en un vehículo español que salga fuera del Espacio Económico Europeo, fue asignada por las Naciones Unidas que elaboró y mantiene a través de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa los signos distintivos de los vehículos en circulación internacional. Tanto el Convenio de Ginebra de la ONU sobre circulación por carretera (1949) como la Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 exigen esos distintivos en la circulación internacional. En Europa la matrícula europea es suficiente para circular por el Espacio Económico Europeo.

obligación será exigida a los ciclomotores en los términos que reglamentariamente se determine[1077].

2. [1078]Deben ser objeto de matriculación definitiva en España[1079] los vehículos a los que se refiere el apartado anterior, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio

---

[1076] Falta "reglamentariamente". El 11 de agosto de 2015, el periódico digital "El Confidencial" comenta que se han empezado a multar vehículos con "matrículas independentistas catalanas", en las que se sustituye la E de España por CAT y la bandera europea por el contorno de lo que denominan "països catalans". Comenta que mientras en Cataluña los "Mossos" hacen la vista gorda, la Guardia Civil ha recibido instrucciones de sancionar a los vehículos con este tipo de matrículas. Cuando este último cuerpo detiene a un coche con este tipo de matrícula, le sanciona por infringir el artículo 49 apartado 1 del Reglamento General de Vehículos, en el que se indica que: "Las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles, de acuerdo con la reglamentación que se recoge en el anexo I".
En el apartado 3 de ese artículo figura: "Asimismo, se prohíbe que en las partes anterior y posterior de los vehículos se coloquen placas complementarias no autorizadas o se fijen o pinten marcas o distintivos que por su forma, color y caracteres dificulten la legibilidad o puedan inducir a confusión con los caracteres reglamentarios de las placas de matrícula."
El artículo 76 del TRLTSV la considera una infracción grave: "o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave,…"
El artículo 49, 1) RGV señala que "Las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles, de acuerdo con la reglamentación que se recoge en el anexo I" y a continuación indica que el tamaño de las placas figura también en dicho Anexo.
Vistas de frente, las placas originales llevan troquelado en el centro del reborde superior el número de homologación, y en el centro del reborde lateral izquierdo llevan el "bordón" o número del manipulador.
La Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, califica como infracción grave al artículo 49 del RGV "circular con el vehículo reseñado cuyas placas de matrícula no se corresponden a tipos homologados, teniendo unas dimensiones y caracteres distintos a los reglamentariamente establecidos". También se puede inmovilizar el coche, impidiendo el uso del vehículo hasta que se coloque la matrícula reglamentaria.
La DGT en escrito directriz SGNR 13/05 informa que la instalación de matrículas reducidas tiene que estar justificada por razones objetivas y en ningún caso por consideraciones exclusivamente estéticas. Califica como infracción "Circular con placa de matrícula de dimensiones reducidas (340 X 110) cuando, por construcción, el emplazamiento esta diseñado para placas de dimensiones normales (500 X 110) ó (520 X 110 en placas con símbolo europeo).
Al tratarse, en la mayoría de los casos, de una pegatina que se coloca encima de la matrícula original, no procede denunciar al titular penalmente por falsificación de documento público.
En otros países, la multa por alterar la matrícula también se ajusta a las posibilidades económicas del infractor. El periódico alemán Bild informa en su edición del 28.08.2015 que un millonario alemán fue sancionado con una multa de 1,65 millones de euros (55 días-multa a 30.000 euros por día) por manipular una placa de matrícula, ya que la hizo más pequeña. También informa de que el infractor ha apelado la sanción económica alegando que en Alemania circular sin matrícula sólo supone una multa de 60 euros sin acumulación de puntos (en Alemania se suman puntos) y él la había empequeñecido para hacerla más aerodinámica y más visible.

[1077] La obligación de matricular el ciclomotor en la Jefatura Provincial de Tráfico surgió tras la aprobación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Ver el Capítulo I del Título IV de ese Reglamento y su Anexo XIII.

[1078] Este párrafo fue adicionado por la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se pretende de esa forma que eviten pagar sanciones muchas veces al ser difícil contactar con ellos.

[1079] Hasta ahora, los extranjeros residentes sólo tenían las obligaciones tributarias fijadas en la Ley de Impuestos Especiales, pero al no matricular su vehículo en España conseguían dificultar o evitar ser sancionados o sometidos a controles.
Se desprende del artículo 68.2 del TRLTSV que ante incumplimientos en materia de matriculación de los plazos temporales reseñados en la Ley de Impuestos Especiales procede la correspondiente denuncia administrativa en materia de tráfico ante la carencia de la preceptiva autorización administrativa para circular.
Ahora bien, la Disposición Transitoria Primera establece que no será efectivo lo dispuesto en el artículo 68.2 en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos hasta que se proceda a regular reglamentariamente aquellos aspectos que permitan su aplicación.

español por personas o entidades que sean residentes en España[1080] o que sean titulares de establecimientos situados en España[1081]. Reglamentariamente[1082] se establecerán los plazos, requisitos y condiciones para el cumplimiento de esta obligación y las posibles exenciones a la misma.

3. ***En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación[1083] podrá conceder permisos de circulación temporales y provisionales[1084],*** en los términos que se determine reglamentariamente[1085].

[1086] *(Registro de bicicletas)*

CAPÍTULO IV

Nulidad, lesividad y pérdida de vigencia de la autorización. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción

Artículo 69. Nulidad y lesividad.

Las autorizaciones administrativas reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad[1087] o lesividad[1088] cuando concurra alguno de los supuestos

[1080] *La agencia tributaria (a efectos de pago del IEDMT), así como la DGT, (para la matriculación) da por válido como residencia, el empadronamiento en un municipio, en consonancia con la Ley 7/1985 RBRL, la cual en su artículo 16.1 manifiesta que los datos del padrón constituyen prueba de residencia en el municipio, teniendo las certificaciones que se expiden la consideración de documentos públicos y fehacientes para todo los efectos administrativos.*

[1081] *Si el titular de un vehículo del Espacio Económico Europeo va a residir en otro país de ese mismo Espacio durante un período inferior a seis meses y mantiene la residencia habitual en otro país, no tiene obligación de matricular el vehículo ni de pagar impuestos en ese país: seguirá matriculado en tu país de residencia. Pero, en ese caso, no podrá prestarlo ni alquilarlo a residentes de ese país. Solo podrán conducirlo si va él también en el vehículo. En cambio, sí podrá prestárselo a amigos o familiares que vengan a visitarlo, siempre y cuando no sean residentes del nuevo país. Si la estancia en otro país es superior a seis meses, deberá cambiar la residencia a ese país y tendrá que matricular el vehículo allí.*
Si el titular está en otro país sólo por motivos de estudio, puede conducir el coche sin necesidad de matricularlo o de pagar impuestos, mientras esté matriculado en un centro educativo del país.

[1082] *En el caso de los conductores que vienen a residir a España, la Ley 38/92, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, en el artículo 65.1.d y en la disposición adicional primera, señala que el plazo de matriculación para un vehículo usado* ***por un residente*** *en nuestro país es de 30 días desde el inicio de su utilización en España y de 60 si es por cambio de residencia del titular (extranjero de la UE con vehículo de su país que se viene a residir a España). En cuanto a la denuncia por tráfico se pueden aplicar o el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos por carecer de la autorización administrativa para circular o por el 42 del mismo Reglamento por no haber solicitado la matriculación temporal del vehículo, ya que es un paso previo antes de obtener la definitiva. En ese caso se inmoviliza el vehículo y se pone a disposición de aduanas y no sale del depósito hasta que no disponga de las placas verdes.*

[1083] *El Jefe o Jefa Provincial de Tráfico.*

[1084] *Son las placas verdes y rojas contempladas en el Reglamento General de Vehículos en los art. 42 al 48.*

[1085] *Instrucción de la DGT 14/V-107, de 22 de octubre de 2014, sobre "Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo".*

[1086] *Las bicicletas al carecer de matrícula son muy fáciles de sustraer y por ello se ha creado el registro voluntario de bicicletas "Biciregistro.es" válido en todo el territorio nacional que es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos.*
Debían estar troqueladas con un número de chasis numerosas piezas de la bicicleta ya que los ladrones tratan muchas veces de venderlas despiezadas.

previstos y de acuerdo con el procedimiento regulado en la normativa sobre procedimiento administrativo común[1089].

Artículo 70. Pérdida de vigencia por desaparición de los requisitos para su otorgamiento.

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, ***la vigencia***[1090]***de las autorizaciones administrativas reguladas en este título estará subordinada a que se mantengan los requisitos***[1091] ***exigidos para su otorgamiento***[1092]***.***
2. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***podrá declarar la pérdida de vigencia***[1093] ***de las autorizaciones***[1094] reguladas en este título ***cuando se acredite***[1095]

[1087] *La mayoría de solicitudes de revisión de oficio de sanciones suele venir referido a casos en que se aduce la nulidad de la Resolución por falta de notificación (problemas edictales, acuses de recibo, etc.). Sin embargo, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 17 de Julio de 2013 (rec. 472/2012) referida a sanciones de tráfico- deja claro que la falta de notificación afecta a la "eficacia" pero no a la "validez" y por tanto queda fuera de los vicios de nulidad de pleno derecho. O sea, que no prosperará la revisión de oficio. Dice la Sentencia: "la eventual falta de notificación, o la notificación irregular, de un determinado acto administrativo, no afecta a su validez sino meramente a su eficacia (y al comienzo en su caso, de los plazos para impugnarlo)".*

[1088] *La Administración no puede anular un acto anulable, sino que tiene que declarar su lesividad y ser la Jurisdicción contencioso-administrativa la que lo anule. Ley 29/1998, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa dispone en su artículo 71 que "Cuando la sentencia estimase el recurso contencioso-administrativo: a) Declarará no ser conforme a Derecho y, en su caso, anulará total o parcialmente la disposición o acto recurrido o dispondrá que cese o se modifique la actuación impugnada."*

[1089] *Artículos 47 (Nulidad de pleno derecho), 48 (Anulabilidad), 107 (Declaración de lesividad de actos anulables) y 111 (Competencia para la revisión de oficio de las disposiciones y de actos nulos y anulables en la Administración General del Estado) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre (BOE núm. 236, de 2 de octubre), del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

[1090] *Este apartado es categórico al señalar que, si se pierden los requisitos exigidos para el otorgamiento de un permiso o licencia de conducción, esa autorización carece de vigencia. No es requisito imprescindible que la Jefatura Central de Tráfico declare la pérdida de vigencia. Así si un conductor queda sin la vista de un ojo, las condiciones han variado y la persona debiera dejar de conducir hasta que se someta a un nuevo examen psicofísico. El párrafo siguiente informa que la Jefatura Central de Tráfico actúa cuando se entera, pero si una persona tiene un accidente sin haber declarado las variaciones psicofísicas, la compañía de seguros va alegar que el permiso ya no era válido, y también sería denunciada administrativamente si el agente percibiese la modicación física o psíquica sufrida por esa persona.*

[1091] *Los requisitos van variando por diversos motivos. Así Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre (derogado por el RD 170/2010, de 19 de febrero), por el que se determinan las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los centros de reconocimiento destinados a verificarlas, exigía en su Anexo I que los conductores obligados a usar gafas o lentillas durante la conducción debían llevar gafas de repuesto y el Reglamento de Conductores de 1997 suprimió esa obligación en su Anexo IV. Sin embargo, numerosas páginas web extranjeras siguen informando que en España hay que llevar unas gafas de repuesto en el vehículo.*
Debe tenerse en cuenta que en caso de conducir, por ejemplo, con la vista deteriorada sin haber hecho la revisión correspondiente para que fuese anotado el código correspondiente en el permiso puede suponer que el seguro no cubra la responsabilidad civil en caso de accidente.
En otros países, como es el caso de Bélgica, es obligatorio llevar un extintor y que esté a mano del conductor.

[1092] *En algunas autorizaciones los requisitos no se pueden alterar como por ejemplo en una autoescuela donde tiene que haber siempre un profesor, un vehículo y un director, pero en el caso de los conductores los requisitos pueden variar y sin embargo no suponer la pérdida de vigencia. Así sucede en el caso de un conductor que pierde una mano, acude a un psicotécnico y luego a la Jefatura Provincial que le realiza una prueba de conducción y señala las adaptaciones que debe realizar al vehículo y/o la persona y los códigos que deben figurar en el permiso, pero en todo este proceso nunca se declaró la pérdida de vigencia.*

la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su autorización[1096].

Para acordar la pérdida de vigencia, la ***Administración deberá notificar la presunta carencia del requisito exigido al interesado,*** a quien se le concederá la facultad de acreditar su existencia en los términos que reglamentariamente se determine.[1097]

3. ***El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada,*** de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, ***podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos*** que reglamentariamente[1098] se determinen.

Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito[1099] de puntos[1100] y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.

[1093] *En este apartado la Ley ya no es tan categórica y en vez de señalar "quedará subordinada" suaviza su contenido e indica "podrá declarar la pérdida de vigencia".*
En su redacción originaria antes de la reforma efectuada por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, este artículo utilizaba el concepto de "revocación". Sin embargo, esta modalidad de revocación no se adecuaba al régimen jurídico de revocación que contemplaba el art. 105.1 de la Ley 30/1992 LRJPAC se refería a actos de gravamen o desfavorables para los interesados, carácter que no corresponde a las autorizaciones para conducir por su naturaleza favorable para su titular.

[1094] *Está mal redactado ya que debía limitarse a la autorización administrativa para conducir.*

[1095] *La "acreditación" sólo se puede constatar cuando se conduce, es decir, si una persona pierde una mano no es sancionada por no acudir a un psicotécnico para renovar el permiso con las nuevas limitaciones en el vehículo, ya que puede no volver a conducir nunca, pero si conduce sin renovar el permiso y es parada por los agentes de tráfico, sería sancionada al no figurar las limitaciones en el mismo.*
Si los agentes detienen a un vehículo y su conductor, por ejemplo, no lleva gafas cuando en su permiso figura que debe llevarlas sería sancionado pero el conductor, si es el caso, puede alegar que ya no las necesita más ya que fue operado recientemente y si ese período fue inferior a 15 días no tendría que pagar la multa ya que el artículo 10 del RGCond señala que "Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción, así como la del domicilio de su titular, deberá ser comunicada por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico".
Si transcurriesen más de 15 días entonces tendría que pagar la sanción por no comunicar la variación de los datos, pero no por no llevar gafas.

[1096] *El periódico "El País" en su edición de 19.09.2010 ya alertaba de que los conductores de más de 70 años representaban el 11% de los conductores y el 13% de los muertos. Las autoridades de tráfico están incrementando los controles sobre los conductores mayores para, que en caso de que comentan infracciones graves o muestren síntomas de desorientación, tengan que ir a un tribunal médico que dictamine si están en condiciones de seguir conduciendo. Se están poniendo muchas señales de entrada prohibida en las salidas de autovías y autopistas y sería conveniente que también se encontrasen estas personas mayores con flechas en el suelo dirigidas hacia ellos para que percibiesen aún con más claridad que se están equivocando de acceso.*

[1097] *Véanse los artículos 35, 36 y 37 del Reglamento General. de Conductores.*

[1098] *Art. 36 del Reglamento General de Conductores.*

[1099] *Aunque las infracciones suelen ser universales, nos encontramos con países que aportan nuevos motivos para deducir puntos del permiso. Así, desde el 19.10.2017, en Egipto se descuentan 4 puntos al conductor particular que enseñe a una persona y 5 puntos a aquel conductor que cometa actos indecentes mientras conduce, además en estos dos casos se procederá también la suspensión del permiso.*
En otros lugares como en Nueva Gales del Sur, en Australia, se permite que una vez que se pierden los 13 puntos que allí se pueden tener como máximo, se puede solicitar un permiso de buena conducta que cuenta con dos puntos y una validez de un año. Si se pierden esos puntos entonces el tiempo de espera para volver a conducir es del doble del previsto al perder los 13 puntos. Viene a ser una segunda oportunidad.

[1100] *La Instrucción de la DGT 12/C-105, de 22 de mayo de 2012, sobre "Pérdida de vigencia por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados", en su apartado 3 (Reglas para la asignaciónb de competencia),*

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***declarará la pérdida de vigencia*** del permiso o licencia de conducción ***cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados,*** como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, ***notificará al interesado el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia***[1101] ***de su permiso o licencia de conducción***[1102]***.***

---

dispone: "El artículo 37.3 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, establece que la competencia para declarar la pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados, corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia del domicilio del titular de la autorización administrativa.

La asignación de la competencia se produce en el momento en que se constata en el Registro de Conductores e Infractores la pérdida de la totalidad de los puntos asignados, y la Jefatura Provincial de Tráfico que inicie el procedimiento será la competente hasta su terminación, aún en el caso de que haya un cambio de domicilio del interesado"

Por otra parte, el apartado 6 de la citada Instrucción (Ejecución de sentencia cuando el interesado ha obtenido una nueva autorización administrativa para conducir) establece: "En algunas ocasiones hay que ejecutar sentencias de los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo que estiman el recurso interpuesto por el interesado por sanciones que han servido de presupuesto a una declaración de pérdida de vigencia, y cuyo fallo se conoce cuando el interesado, por el tiempo transcurrido, ha obtenido ya una nueva autorización administrativa para conducir.

En estos casos, la ejecución de la sentencia no debe llevarse a cabo de manera que deje al interesado en peor situación de la que tiene en ese momento. Por ello, la Jefatura Provincial de Tráfico examinará, en cada caso concreto, la situación que tiene en el Registro de Conductores e Infractores en ese momento y la que resultaría de proceder a la ejecución dando de baja la sanción, revocando la pérdida de vigencia y dejando sin efecto la obtención del nuevo permiso.

A la vista de ello, ejecutará la sentencia de la manera menos perjudicial para el interesado. En el supuesto de que se ejecute manteniendo su situación actual –derivada del nuevo permiso obtenido- la Jefatura enviará un oficio al interesado, de acuerdo con el modelo que se incorpora en el anexo I, comunicándole como ha ejecutado la sentencia, con indicación de que se ha hecho así para no dejarle en peor situación de la que tiene en ese momento, así como de la situación en la que hubiera quedado de ejecutarla de otra forma".

[1101] *Algún conductor para retrasar la pérdida de vigencia, al llegar el cartero a su casa con la comunicación de la JPT, evita abrirle para no darse por notificado. De esa forma no se produce la entrega, y el cartero deja un aviso en el buzón para recogerlo en la oficina indicada, permaneciendo durante quince días en lista y hasta ese momento no se completa la notificación. Luego se publica en el BOE. Es cierto que de esta manera gana unos días pero también retrasa la recuperación del permiso.*

[1102] *La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece en su artículo 40, que se ocupa de las notificaciones: "1. El órgano que dicte las resoluciones y actos administrativos los notificará a los interesados cuyos derechos e intereses sean afectados por aquéllos, en los términos previstos en los artículos siguientes.*

2. Toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado, y deberá contener el texto íntegro de la resolución, con indicación de si pone fin o no a la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan, en su caso, en vía administrativa y judicial, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente.

3. Las notificaciones que, conteniendo el texto íntegro del acto, omitiesen alguno de los demás requisitos previstos en el apartado anterior, surtirán efecto a partir de la fecha en que el interesado realice actuaciones que supongan el conocimiento del contenido y alcance de la resolución o acto objeto de la notificación, o interponga cualquier recurso que proceda.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y a los solos efectos de entender cumplida la obligación de notificar dentro del plazo máximo de duración de los procedimientos, será suficiente la notificación que contenga, cuando menos, el texto íntegro de la resolución, así como el intento de notificación debidamente acreditado".

En este caso, ***su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses*** desde la notificación del acuerdo. ***Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales***[1103]***.***

Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción ***fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses*** desde la notificación del acuerdo***. Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales***[1104]***.***

2. ***El titular de*** un permiso o licencia de conducción ***cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular***[1105]***, transcurridos los plazos*** señalados en el apartado anterior, ***previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas*** que reglamentariamente se determinen.

3. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior[1106].

   La duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial[1107] ***será como máximo***[1108] ***de 30 horas***[1109], cuando se pretenda ***obtener un nuevo permiso o licencia de conducción***[1110]***.***

Artículo 72. Suspensión cautelar.

En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro

[1103] *La definición de "conductor profesional" figura en el apartado 3 del Anexo I del TRLTSV.*

[1104] *El Código de la Circulación italiano (Codice della Strada) en su artículo 218.2) permite la obtención de un permiso especial "por motivos de trabajo o necesidad improrrogable", como es la necesidad de atender una persona anciana o discapacitada. Se concede sólo para determinadas franjas horarias y un máximo de tres horas diarias, siempre que la pérdida de vigencia del permiso no sea debida a una infracción grave y esté adecuadamente motivado y documentado.*

[1105] *Se le expide físicamente un nuevo permiso o licencia y en él se anota el código 106.5 para indicar que sustituye a otro que perdió su vigencia. Este nuevo permiso mantiene la antigüedad de la primera expedición. El código desaparece si se hace un duplicado o en la siguiente renovación del permiso.*

[1106] *Debía decir "dentro de los límites establecidos por esta Ley" ya que señala que la duración depende del Ministro del Interior y seguidamente le retira esa potestad. Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 190, de 10 de agosto).*

[1107] *Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 199, de 10 de agosto).*

[1108] *Es llamativo que en este tipo de cursos se señale un tiempo máximo y no un tiempo mínimo, teniendo en cuenta que hay gente de bastante edad a la que no le vendría mal que pudiese acudir más horas al Centro.*

[1109] *Esta misma Orden indica que los cursos de recuperación total tendrán una duración de 24 horas y tampoco indica si la duración es máxima o mínima. Sin embargo, vemos como este artículo los limita a una duración máxima de 30 horas.*

[1110] *Ver el Anexo III del TRLTSV.*

para la seguridad del tráfico, en cuyo caso ***la autoridad que conozca***[1111] ***del procedimiento ordenará, mediante resolución motivada,*** la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas[1112] sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma[1113].

[1111] *Una expresión más accesible al público sería: "que esté tramitando el procedimiento".*

[1112] *Ver artículos 42 RGCond, 51.4) del RGV y 56 de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que se ocupa de las "medidas provisionales" según el cual: "1. Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad. 2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda"*

Por ello podemos definir la suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir como aquella declaración de voluntad de la Administración de carácter provisional, adoptada en un procedimiento de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia que tiene por finalidad preservar de forma inmediata la seguridad vial.

La suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir, durante el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia por pérdida de aptitudes psicofísicas, corresponde, con carácter exclusivo, al Jefe Provincial de Tráfico que, mediante resolución motivada sobre el grave riesgo para la seguridad vial o un perjuicio notorio para el interés público, ordenará la intervención inmediata de la autorización sobre la que recaiga dicha medida cautelar. A tal efecto, los agentes de la autoridad procederán a la intervención física del documento en el que se materializa la citada autorización, instante preciso en el que notificarán al interesado el acuerdo de la resolución.

[1113] *Las únicas medidas efectivas para impedir el efectivo ejercicio de la autorización son las penas de prisión. El Artículo 71 bis) que fue suprimido por la ley 18/2009 indicaba que cuando el agente de la autoridad comprobara que el conductor infractor o implicado en un accidente presentara, además, síntomas evidentes de haber perdido las condiciones físicas necesarias para conducir, podría intervenir de manera inmediata el permiso o la licencia de conducción, sin perjuicio de la iniciación del procedimiento para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones, según lo dispuesto en el artículo 63 (anterior a la reforma) y, en su caso, de la iniciación del oportuno expediente sancionador, por lo que se deberá aplicar el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, artículos 34 al 39,* ***siendo potestad del Jefe Provincial de Tráfico*** *ordenar la intervención inmediata del permiso de conducción como medida provisional.*

Esos artículos regulan el procedimiento que seguirá Tráfico para declarar la pérdida de vigencia o la suspensión cautelar del permiso o licencia, una vez recibida la copia de la denuncia y el informe motivado del agente.

En la Instrucción 04/S-72 de la DGT se indicaban los síntomas y motivos en que debía basarse el agente para la intervención del permiso o licencia. Si el agente encargado de la vigilancia del tráfico apreciaba alguno o algunos de dichos síntomas o motivos en el conductor, además de formular la correspondiente denuncia por la infracción o infracciones cometidas, se encontraba obligado a la intervención física del permiso, informando de forma cumplida y detallada al conductor de la razón de la intervención y del procedimiento que se seguiría. El agente tendría que hacer entrega al conductor de un recibo justificativo de la intervención, que, junto a la denuncia y un informe del agente motivando la medida cautelar practicada, debería ser remitido con urgencia a la Jefatura Provincial de Tráfico, para la apertura del correspondiente procedimiento.

La Ley 18/2009, tal y como dice su exposición de motivos, revisó en profundidad el tema de las medidas provisionales y en la redacción actual no aparece entre dichas medidas la posibilidad de que el agente proceda a la retirada del permiso de conducir cuando aprecie que se dan las circunstancias que marcaba el artículo 71 bis.

Con la eliminación del articulo 71bis, se elimina la "medida provisional" de retirada física del permiso, pero no se anula el resto del procedimiento, es decir, se deberá denunciar por la infracción concreta cometida y se

Artículo 73. Obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción posterior a la sentencia penal de privación del derecho a conducir vehículos a motor.

1. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal[1114], al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 71.2[1115] para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo[1116] de 8 puntos.

2. Si la condena es igual o inferior a dos años, para volver a conducir únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial[1117] al que hace referencia el primer párrafo del artículo 71.2.

TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Infracciones[1118]

Artículo 74. Disposiciones generales.

1. Las acciones u omisiones contrarias[1119] a esta ley[1120] tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma[1121].

---

debería remitir informe detallado del agente sobre el estado psicofísico del conductor. Sin embargo, entendemos que ante una situación de grave riesgo se puede intervenir el permiso, ya que se protegería el bien jurídico de la seguridad vial, privando al conductor de un derecho, el de seguir conduciendo.
El agente, a pesar de que haya desaparecido esa medida provisional; por una cuestión de orden público, cuando el peligro sea realmente próximo y cierto, puede adoptar las medidas que considere oportunas para evitarlo. Luego tendrá que motivar bien, las razones que le han llevado a adoptar una medida de tal calibre, como es la intervención inmediata de un permiso.
Otra alternativa es que existiese en la DGT una autoridad de guardia con la que se pudiera poner en contacto el agente para solicitarle la autorización para la retirada del permiso.

[1114] *Señala que la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia.*

[1115] *"… previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen".*

[1116] *Debiera añadir "inicial".*

[1117] *Con lo cual se libran de lo que más temen los alumnos de estos cursos, el examen en la Jefatura Provincial de Tráfico, lo que no deja de ser un premio a las conductas que provocan sanciones penales frente a las que ocasionan sanciones administrativas.*

[1118] *Encontramos infracciones relacionadas con el tráfico y con las conductas que ponen en peligro la seguridad vial (tanto de modo potencial como real) sino que se incluyen asimismo conductas relacionada con obligaciones como el seguro del vehículo, que se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica y otras vinculadas a actividades que se producen dentro del tráfico como es el transporte de mercancías por carretera y la regulación de los tiempos de conducción y descanso.*

2. Cuando las acciones u omisiones ***puedan constituir delitos***[1122] ***tipificados en las leyes penales***[1123]**,** se estará a lo dispuesto en el artículo 85[1124].

[1119] *Quedaría mejor si dijese "contrarias a lo dispuesto en esta ley".*

[1120] *La STS de 23 de enero de 1998, Sección Cuarta (rec. 5397/1992), exige la concurrencia de dolo o culpa; así, no se podría sancionar a quien se salta un semáforo porque es embestido por detrás por otro vehículo.*

El Tribunal Constitucional ha señalado: «Este principio de culpabilidad rige también en materia de infracciones administrativas (...) en la medida en que la sanción de dicha infracción es una de las manifestaciones del "ius puniendi" del Estado» (STC 246/1991, de 19 de diciembre, o STC 76/1990, de 26 de abril).

[1121] *La Ley debiera prever el "estado de necesidad" como eximente de responsabilidad. Ese estado de necesidad se da en alguno de los siguientes casos:*

- *la necesidad de proteger a alguien de un daño; (por ejemplo, trasladar a un herido al hospital).*
- *Incumplir la norma para evitar un daño grave (por ejemplo, subir a una acera para evitar atropellar a alguien).*
- *Necesidad grave personal (por ejemplo, operación de próstata con incontinencia).*

En esos casos el daño debe ser grave, debe referirse a una persona (y no, por ejemplo, al patrimonio) y el peligro debe ser "actual", es decir, no existe estado de necesidad si el daño ya se ha producido.

[1122] *Vemos que el TRLTSV no se ocupa de los delitos contra la seguridad vial ya que estos delitos están contemplados en el Código Penal. En esos casos es de aplicación el art. 118 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que señala que se le comunicará a la persona que presuntamente ha cometido un delito, que tiene entre otros derechos los siguientes: a) a ser informado de los hechos que se le atribuyen; g) a guardar silencio y a no prestar declaración si no desea hacerlo, y a no contestar a alguna o algunas de las preguntas que se le formulen y h) a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.*

[1123] *Los agentes encargados de la vigilancia del tráfico califican como infracciones administrativas o delitos los actos de los usuarios de las vías que atentan contra la normativa vigente. Por ello las infracciones administrativas están relacionadas con los delitos contra la seguridad vial.*

El Artículo 77 del TRLTSV, en sus apartados a) y c) se corresponde con el Artículo 379 CP (velocidad y drogas) y sus apartados e), f) y g) con los tipos recogidos en los artículos 380 y 381 CP (temeridad). Los ilícitos en ese artículo en su apartado k) se corresponden con el delito recogido en el Art. 384 CP, segundo párrafo, inciso último (conducir tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción). Finalmente, la infracción penal del Art. 385.1 CP está relacionada con las infracciones administrativas de los artículos 77n) y b) del TRLTSV.

Si el agente considera que un usuario de la vía ha cometido un delito realiza un atestado y lo envía al juzgado, si el juez considera que no hay motivo para ser considerado delito lo sobresee y envía el expediente a la Jefatura Provincial de Tráfico para que proceda a denunciar administrativamente al infractor salvo que se declare la inexistencia del hecho.

[1124] *Actuación ante indicios de posible delito.*

La sección primera de la Audiencia Provincial de Madrid en un auto de 23 de febrero de 2017, del que fue ponente Vicente Magro Servet, clarifica una de las grandes incertidumbres desde que se produjo la despenalización de las faltas; esto es, qué circunstancias deben concurrir para que un accidente de tráfico derive a la vía penal, y para ello qué debe entenderse por imprudencia grave o menos grave.

Por ello para que en un accidente de tráfico se derive este hecho a la vía penal deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber

1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y

2.- Que además, según la conducta descrita existan lesiones que consten en los arts. 149 y 150 si la conducta es infracción grave, (art. 76) o lesiones que consten en los arts. 147.1, 149 o 150 CP si la conducta es infracción muy grave (art. 77) (ya que si fueran lesiones del art. 147.2 CP está despenalizado y habría que acudir a la vía civil, ya que el art. 147.2 solo sanciona actuaciones dolosas.

En el mismo se establece que: si se presenta una denuncia penal por un accidente de tráfico deben describirse con claridad estos dos conceptos para que el juez de instrucción acuerde incoar diligencias previas por delito, a saber:

1.- La conducta ocurrida como infractora

2.- Las posibles lesiones.

3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 75. Infracciones leves[1125].

Son infracciones leves[1126] las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) Circular en una bicicleta[1127] sin hacer uso del alumbrado reglamentario[1128].

b) [1129]No hacer uso de los elementos[1130] y prendas reflectantes[1131] por parte de los usuarios[1132] de bicicletas[1133].

---

*En estos casos, en la denuncia se deberá especificar su inclusión bien en el art. 152.1 o en el art. 152.2 CP en base a la **concurrencia de la acción descrita como infracción (art. 76 y 77)** en el RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **y además que de esa infracción se derivan unas lesiones** que consten en los arts. 147.1, 149 o 150 deque permiten encasillar el hecho como delictivo bien en el art. 152.1 ó 152.2 CP.*

[1125] En España pasamos en el TRLTSV de leves a graves (de acuerdo con la Base 8ª de la Ley de Bases sobreTráfico de 1989), sin que existan infracciones medias o menos graves. En el Código Penal existen los delitos "menos graves".

[1126] Sólo hay dos infracciones leves especificadas expresamente y se refieren a la circulación de bicicletas. El resto de las infracciones leves a las que va anudada una sanción se pueden ver en la Guía Codificada de Infracciones que actualiza regularmente la DGT. Y aquí reside el peligro ya que parafraseando al Conde de Romanones que se hizo famoso por su frase "Ustedes hagan la ley que yo haré el reglamento" la DGT puede decir "Ustedes indiquen las infracciones que yo haré el Codificado" y es que éste es un arma formidable en manos de la Administración ya que no se sabe con claridad con que criterios considera unas infracciones como leves, otras como graves y aún algunas como muy graves.

Así la carencia de una señal V en el vehículo (Anexo IX del RGV) la Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, la considera, en general, una infracción leve, aunque la carencia de las señales V-2 (Vehículo-obstáculo en la vía) o V-14 (aprendizaje de la conducción) la Guía Codificada las consideran infracciones graves y la instalación de las señales V-1 o V-2 sin respetar sus limitaciones o regulación las califica de muy graves.

Estas diferencias en la calificación de infracciones de las señales en los vehículos van contra la idea de castigar el incumpliento de las condiciones técnicas de los vehículos por construcción como infracciones graves y las señales V añadidas como infracciones leves.

Por eso se ve la necesidad de aclarar estas últimas ya que el legislador considera leves tanto no llevar la pegatina de limitación de velocidad (V-4) como no llevar encima de un vehículo el cartel avisador de acompañamiento de ciclistas (V-22) y el peligro vial no es comparable.

Podemos decir que el texto refundido sigue la tendencia de que las infracciones leves pasen a ser residuales y vayan siendo sustituidas por infracciones graves.

[1127] Aunque no figura explícitamente, si una bicicleta no tiene timbre o no funciona también sería infracción leve.

[1128] Debía decir "conducir una bicicleta". Si es una bicicleta tándem, de acuerdo con este apartado habría que sancionar a sus dos ocupantes.

El Codificado de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 se aleja de lo dispuesto en este artículo ya que considera "infracción grave" no disponer de las luces y catadióptricos reglamentarios en una bicicleta cuando circula de noche o en condiciones atmosféricas o ambientales que disminuyan sensiblemente la velocidad o en un tramo señalizado con la señal túnel. Sin embargo el TRLTSV vemos que no diferencia entre la noche y el día.

[1129] Los dos primeros apartados de este artículo son un despropósito total. Se ha querido quedar bien con el colectivo ciclista y apenas se castigan conductas muy peligrosas no sólo para los propios ciclistas sino para el resto de los conductores. Esta incongruencia se aprecia aún más al ver que se considera una infracción grave que un ciclista circule por la calzada en lugar de hacerlo por un arcén transitable [art. 76c) TRLTSV y 36.1 RGC] lo que es bastante menos peligroso que lo anterior.

[1130] Catadióptricos, aunque también puede ser algún otro elemento que lleve en su vestimenta o en la propia bicicleta.

[1131] El artículo 43.4) habla de "alguna prenda o elemento reflectante" y aquí exige que al menos lleve dos prendas o elementos reflectantes.

c) Incumplir las normas contenidas en esta ley[1134] que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves[1135] en los artículos siguientes[1136].

[1137] *(Parar o estacionar en una carretera o autopista.)*

[1138] *(Quedarse sin combustible).*

[1132] En este apartado si estaría contemplada la bicicleta tándem y serían sancionados sus dos ocupantes si ninguno llevase algún elemento o prenda reflectante.

[1133] Debía haber puesto "ciclos".

[1134] Hubiera quedado mucho mejor si dijese "en esta ley o en sus reglamentos de desarrollo". Hay muchas sanciones por conductas que sólo aparecen en los reglamentos.

Así, por ejemplo, el artículo 11.4) del RGCond. señala: "La posesión del permiso o licencia original y de un duplicado de éstos dará lugar a la recogida inmediata del original para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico que, de resultar falsa la causa alegada para obtener el duplicado, dará cuenta del hecho a la autoridad judicial por si pudiera ser determinante de responsabilidad penal". En caso de que no fuera falsa la causa alegada pero el conductor tuviese un duplicado sin haberlo remitido a la JPT, existiría una infracción administrativa que sería sancionada levemente ya que no figura entre las infracciones graves o muiy graves.

[1135] Por ejemplo, las sanciones por las conductas contempladas en el 2 y 4.3 del RGC, por ejemplo, tomar fotos en medio del tráfico, hacer encuestas, limpiar la luna delantera cuando un vehículo se detiene en un semáforo, vender kleenex, etc.

Debiera regularse la actividad de los "gorrillas" prohibiéndolos o uniformándolos. Hay que diferenciar a los "gorrillas" que según el DLE es una "Persona que avisa de la existencia de una plaza libre para aparcar a cambio de una propina" del aparcacoches que suele ser el empleado de una discoteca o restaurante que se dedica por cuenta del local de encontrar estacionamiento para los clientes.

A veces se denuncia a estar personas por cruzar la calzada por lugares no habilitados para el paso de peatones.

Otras infracciones que se calificarían como leves son: no llevar sujeta a una mascota que va en el vehículo o en la caja de una pickup y que por ello se puede abalanzar sobre el conductor o caerse del vehículo, conducir con alguna puerta abierta, no indicar el cambio de domicilio a la JPT, usar la bocina de forma inadecuada, circular con los retrovisores deteriorados dificultando la visión hacia atrás, tener el parachoques en mal estado, etc.

También son consideradas infracciones leves el no llevar la documentación encima: permiso de conducción, tarjeta ITV o permiso de circulación. Salvo que se lleve alguno de estos documentos, en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, la sanción es de 60 €.

No llevar la pegatina V-19 que demuestra que se ha efectuado la ITV es infracción leve. No se debiera sancionar ya que es un dato que tiene en su poder la administración. También sería sancionable si la llevase puesta en distinto lugar al indicado o en lugar no visible.

Si se colocase la pegatina ITV de otro vehículo o una falsificada sería un delito de falsedad documental contemplado en los artículos 26, 390, 392 y 400 bis del Código Penal. Véase la sentencia 305/2016 de la Audiencia Provincial de Barcelona donde además impone el pago de costas al recurrente.

La negativa a pagar peajes en autopistas que lo exijan, se califica como infracción leve al no estar tipificada expresamente como grave o muy grave.

También sería infracción leve estacionar en una vía de doble sentido haciéndolo en el lado contrario al sentido de la marcha.

Pero la falta de tipificación de algunas conductas dificulta el conocimiento de una posible infracción por parte de los distintos usuarios de la vía.

[1136] Por ejemplo, poner mal los triángulos o circular sin la letra "L" cuando se es novel.

[1137] El tipo de infracción será en función del tipo de peligro creado. El art. 39.1) del TRLTSV establece que "La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén" y el art. 40.1c) dispone que "En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios."

[1138] En España, a diferencia de Alemania, por ejemplo, no está sancionado con claridad quedarse sin combustible mientras se circula con el vehículo. El único asidero legal para sancionar sería "no prestar atención permanente a la conducción" (art. 13.2 TRLTSV). En aquel país se sanciona por el hecho de tener que parar o estacionar por ese motivo en una autopista o en una vía para automóviles. En España lo que se

Artículo 76. Infracciones graves[1139].

Son ***infracciones graves***, cuando no sean constitutivas de delito[1140], las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos[1141], o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida[1142], de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

b) Realizar obras en la vía sin comunicarlas[1143] con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras[1144].

---

sancionaría normalmente serían las maniobras voluntarias o involuntarias que supongan un peligro para la circulación provocadas por la falta de combustible.

[1139] Este artículo contiene una relación de acciones y omisiones que constituyen infracciones graves salvo que se trate de conductas que sean constitutivas de delito, ya que, en ese caso, tendría que aplicarse el art. 85, que se ocupa de las relaciones entre las actuaciones administrativas y las jurisdicionales penales.

[1140] Vemos en este apartado y en el siguiente que una misma conducta puede ser infracción administrativa o delito en función del grado de peligrosidad que entrañe para los demás usuarios de la vía. Si es delito entonces se aplica el Código Penal.

En la sentencia 609/2016, cuyo ponente fue D. Vicente Magro Servet, se recuerda que para que un accidente de tráfico se derive a la vía penal deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber:

1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 del TRLTSV, y

2.- Que, además, según la conducta descrita existan lesiones que consten en los arts. 149 y 150 si la conducta es infracción muy grave, (art. 77) o lesiones que consten en los arts. 147.1, 147.2, 149 o 150 CP si la conducta es infracción grave (art. 76).

Así el art. 76 RD 6/2015 Infracciones graves + resultado lesivo de los arts. 149 y 150 CP = delito del art. 152.2 CP y el art. 77 RD 6/2015 Infracciones muy graves + resultado lesivo de los arts. 147.1, 149 y 150 CP = delito del art. 152.1 CP.

Aunque pensemos que una sanción penal siempre va a entrañar más gravedad que una sanción administrativa, no es así siempre en las sanciones de tráfico ya que algunos conductores preferirían ser condenados por la vía penal antes que ser sancionados por la administrativa cuando la condena suponga un corto período de tiempo de privación del derecho a conducir, ya que en las condenas penales no se retiran puntos del permiso de conducción.

Si bien en este último caso supone quedar con antecedentes penales; en el caso de perder todos los puntos, el conductor queda con "antecedentes administrativos" y si vuelve a perder todos los puntos en los 3 años siguientes a la obtención de una nueva autorización, el conductor no podría obtener un nuevo permiso de conducción hasta transcurrido 1 año desde la nueva declaración de pérdida de vigencia o de 6 meses si se trata de un conductor profesional.

Además, durante la pérdida de vigencia judicial se siguen acumulando puntos por lo que un conductor peligroso puede tener 15 puntos y además beneficiarse de los incentivos que ofrecen algunas compañías de seguros a quienes disponen de esa cantidad de puntos.

Como las sanciones administrativas solían ser más gravosas (multas más elevadas y pérdida de puntos) que las que estaban previstas en las faltas contempladas en el artículo 621 del Código Penal, antes de la reforma por la Ley orgánica 1/2015, esto se utilizó como argumento para suprimir esas faltas (que hasta ahora se traducían en multas y rara vez en privaciones del derecho a conducir).

Los test que se utilizan en los exámenes de recuperación por puntos pueden presentar dificultades insalvables para algunos conductores, especialmente mayores, por lo que a éstos les convendría una condena judicial antes que perder todos los puntos administrativamente, siempre que no sea superior a dos años, ya que harían el curso de sensibilización, pero no tendrían que examinarse en la JPT.

[1141] Artículos 45 al 52 del Reglamento General de Circulación. Leyendo este apartado da la impresión de que todas las infracciones de velocidad son graves cuando no es así, por ello debería establecer: "Son infracciones graves, cuando no sean muy graves o constitutivas de delito …"

[1142] Es para respaldar la instalación de dispositivos que calculan la velocidad media de circulación en un tramo, los denominados "radares de tramo".

[1143] En el caso de las vías encomendadas a la Guardia Civil de Tráfico la comunicación se dirige a la Jefatura Provincial de Tráfico. El ejecutor de la obra es el encargado de la comunicación.

c) ***Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás[1145], sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes[1146]*** y, ***<u>en general</u>,*** toda vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez[1147] de la circulación.

d) ***Parar o estacionar[1148] en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso[1149] o en el que se obstaculice gravemente[1150] la circulación[1151] o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.***

[1144] Si los obstáculos se han creado en el curso de la realización de de obras en una vía interurbana, debe leerse la Instrucción 8.3.IC sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en las vías fuera de poblado (BOE núm. 224, de 18 de setiembre).
Las siguientes disposiciones también están relacionadas con este apartado:

a) Nota de Servicio, de la Dirección General de Carreteras, de 27 de abril de 2001sobre "Hitos empleados en la inauguración de obras a utilizar en la Red de Carreteras del Estado."
b) Orden Circular 15/2003, de 13 de octubre, de la Direccción General de Carreteras, sobre señalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras (remate de obras).
c) Orden Circular 16/2003, de 20 de noviembre, de la Dirección General de Carreteras, sobre intensificación y ubicación de carteles de obras.
d) Nota de Servicio 2/2007, de 15 de febrero, del Ministerio de Fomento –Dirección General de Carreteras- sobre "Criterios de aplicación y de mantenimiento de las características de la Señalización Horizontal".
e) Nota de Servicio 1/2011, de 20 de junio, del Ministerio de Fomento –Dirección General de Carreteras (Subdirección General de Conservación)- sobre "Señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance".
f) Resolución de 1 de junio de 2009, de la DGT, por la que se aprueba el "Manual de Señalización Variable".

[1145] Esto no es cierto, ya que circular marcha atrás durante un tramo "prolongado" se considera infracción muy grave ya que se incluye en el artículo 77 f) que se refiere a conducir en sentido contrario al habitual. Debía haber señalado aquí esta excepción ya que en el 77 f) no figura la palabra "marcha atrás".
No deja de sorprender que según la Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.208, circular marcha atrás invadiendo un cruce de vías se castigue mucho menos que superar, en algunos casos, en 30 km/h la velocidad máxima permitida y que además no se detraigan puntos.

[1146] El TRLTSV castiga de igual forma estacionar en un arcén que, por ejemplo, en un carril bus lo que no parece muy coherente.

[1147] Una de las excepciones al concepto "en general" por razones de fluidez de la circulación la encontramos en los carriles abiertos al tráfico en sentido contrario (art. 41 RGC) donde se señala que si no se respetan los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado se considerará una infracción muy grave.

[1148] Llama la atención que se sancione igual la parada que el estacionamiento. Una persona puede interrumpir el tráfico durante casi dos minutos y recibirá la misma sanción que una que deja de forma indefinida un vehículo en el mismo lugar.

[1149] Sorprende que estacionar en un lugar peligroso sea una infracción grave. Es decir, si se estaciona en una curva sin visibilidad se sanciona con 200 € y se puede pagar con descuento. Habría que reconsiderar esta sanción considerando esta infracción, en muchos casos, como "estacionamiento temerario" ya que puede ocasionar con relativa facilidad un accidente de circulación. Incluso podría considerarse el delito contemplado en el art. 385 CP (Colocar en la vía obstáculos imprevisibles).

[1150] El artículo 40.2.c) señala que está prohibido estacionar en zonas señalizadas de carga y descarga. Habiendo puesto ahora en este artículo un listado de los lugares en que se prohíbe estacionar es de lamentar que no se haya incluido específicamente como infracción grave el estacionamiento en zonas de carga y descarga y se limite a incluir esta infracción dentro de la generalidad de los que obstaculizan gravemente la circulación.
El artículo 91.2g) del RGC indica que estacionar en esas zonas se considera que obstaculiza gravemente la circulación, aunque limita la sanción a que se estacione indebidamente durante las horas de utilización.
Sin embargo, poco después en el artículo 94.2c) el RGC dice que estacionar en zonas de carga y descarga está prohibido, esta vez sin mencionar "durante las horas de utilización" y seguidamente en el apartado 3 del mismo artículo señala que esta infracción tiene el carácter de leve.

e) ***Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario***[1152]***.***

f) ***Conducir utilizando*** cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido ***u <u>otros dispositivos</u>***[1153] ***que disminuyan la atención permanente a la conducción.***

g) ***Conducir utilizando <u>manualmente</u>***[1154] ***dispositivos de telefonía móvil, navegadores***[1155] ***o cualquier otro sistema de comunicación, así <u>como utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros</u>***[1156]***.***

La Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, señala que estacionar en zona señalizada para carga y descarga es infracción leve sancionada con 80 Euros, que puede quedar en la mitad por pronto pago.
No se entiende que se pueda sancionar a un conductor por estacionar, en esas zonas, fuera de las horas de utilización y quede ese estacionamiento desaprovechado cuando por ejemplo en los estacionamientos regulados con parquímetro fuera de las horas en que es obligatorio el pago se puede estacionar sin exponerse a ninguna sanción.
Además, el ***Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad,*** *en el artículo 7d) permite la parada o estacionamiento en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Al ser una ley anterior al TRLTSV dejaría de tener validez ya que vemos que éste último texto no contempla ninguna excepción en el estacionamiento en zonas de carga y descarga.*

[1151] *El TRLTSV en su Art. 1 b) también considera circulación la de peatones y animales. Un agente puede sancionar a un vehículo estacionado en un paso rebajado porque ante la presencia de una silla de ruedas entiende que áquel constituye un riesgo para ese peatón (una persona en silla de ruedas se considera un peatón y descender por una acera sin rebaje es un riesgo mayor para él) o un obstáculo para la circulación, pero no lo puede hacer porque considere que es una zona exclusiva para personas con discapacidad, entre otros motivos, porque una acera rebajada no está dentro del catálogo oficial de señales de tráfico y el apartado de la Ley que estamos examinando protege* ***las zonas de estacionamiento de uso exclusivo*** *de personas con discapacidad y éste no es el caso ya que el paso rebajado lo puede utilizar cualquier peatón. El agente puede considerar grave o leve el peligro para el peatón o la obstaculización a la circulación.*

[1152] *Ver el Titulo II, Capítulo X (utilización del alumbrado) RGC. Es importante no confundir alumbrado con dispositivos de señalización óptica (art. 16 RGV) ya que están diferenciados en los Anexos I y X de ese Reglamento. La redacción estaría mejor si dijese: "sin hacer uso del alumbrado cuando así esté previsto reglamentariamente".*

[1153] *Si se va leyendo un libro electrónico (otros dispositivos) la sanción sería de 200 € y si se va leyendo un libro impreso, la sanción serían 80 € (art. 13.2) si se considera leve, es decir si no se puede calificar como negligente la conducción, o 200 € si se considera grave por conducción negligente (art. 10.2). Es difícil entender que sea más peligroso leer un libro electrónico que un libro impreso.*

[1154] *Un jinete sobre un caballo o un profesor de autoescuela realizando su función en una vía pública o de uso público son conductores y por lo tanto serían sancionados si fuesen hablando por el móvil.*

[1155] *Un navegador GPS, dispositivo destinado a la navegación asistida de vehículos mediante sistemas globales de navegación por satélite.*
En Francia, desde 2012, un conductor que tenga en su campo de visión una pantalla que no sea GPS – por ejemplo: un televisor encendido, una consola de juegos o que esté viendo un video en un Smartphone- recibe una sanción de 1.500 € y se le retiran 3 puntos de su permiso de conducción.

[1156] *Un cinemómetro es un dispositivo diseñado para medir en tiempo real, la velocidad que presentan los vehículos del tráfico rodado con objeto de controlar y supervisar los límites vigentes de velocidad. A diferencia del radar, se utiliza un láser infrarrojo de 33 MHz de frecuencia y 904 nm de longitud de onda, en lugar de ondas de radio.*
La utilización de detectores de radar se sanciona con 200 € y la detracción de 3 puntos del permiso de conducción, una sanción muy inferior a la utilización de inhibidores de radar que se sanciona con 6000 € y la detracción de 6 puntos con la posibilidad de ser inmovilizado.
En el caso de los detectores se aplica el procedimiento abreviado por lo que a algunos conductores incívicos les puede compensar llevar un detector de radar ya que si los paran y los sancionan con 200 € (100 € con descuento), pagan la multa y se libran de pagar las que evitaron por exceso de velocidad, gracias al detector, en los tramos recorridos hasta entonces. Ver el apartado "p)" de este artículo.

h) [1157]***No hacer uso***[1158] ***del cinturón***[1159] ***de seguridad***[1160]***, sistemas de retención***[1161]***infantil***[1162]***, casco*** y demás elementos[1163] de protección[1164].

No existe como medida provisional el comiso del detector o inhibidor.
Los artículos 13.6 TRLTSV y el 100.2 del RGC prohíben el uso de ráfagas de luz (el empleo alternativo, en forma de destellos) para avisar a otros conductores de un control de las fuerzas de seguridad, pero no está prevista una sanción por enviarse whatsapps entre conductores informando de la ubicación de controles o de radares, aunque en ciertos casos se puede aplicar el artículo 197 del Código Penal por revelación de secretos, por ejemplo, si se accede a una base de datos o a una emisora de la policía donde se informa de la ubicación de los controles.
Los agentes de tráfico se quejan continuamente de que se permita informar de donde se sitúan los controles móviles de alcoholemia o velocidad porque eso supone colaboración necesaria de unos conductores con los presuntos infractores y debiera haberse contemplado en el TRLTSV. Actualmente los conductores se pueden avisar entre ellos de la ubicación de radares o controles a otros usuarios a través del móvil siempre y cuando esta información se obtenga de la observación personal.
[1157] *Quedaría mejor si pusiese: "No hacer uso del cinturón de seguridad, del casco de protección y demás elementos de protección cuando así esté establecido reglamentariamente o no proteger a los menores haciendo que utilicen los sistemas de retención infantil". Téngase en cuenta que el art. 119 RGC contempla varias excepciones en la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad. Hay países que aumentan los motivos de excepción, así Bélgica permite que la policía no los utilice si la persona transportada constituye una amenaza potencial y tampoco están obligados los bomberos cuando están llegando al lugar de intervención para poder descender antes.*
También sería interesante excluir al personal sanitario que en una ambulancia medicalizada va socorriendo a una persona transportada.
[1158]*La página alemana http://www.antenne.de, de 04.01.2016 comenta el recurso de un padre que fue denunciado en Alemania porque su hija no llevaba puesto el cinturón de seguridad. El padre alegó que había abrochado correctamente a su hija pero que ésta lo desabrochó y que a él no se le puede exigir que esté continuamente pendiente, mientras conduce, de comprobar el estado del cinturón de la menor.*
[1159] *Directiva 2003/20/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de abril de 2003 por la que se modifica la Directiva del Consejo 91/671/EEC sobre la aproximación de las leyes de los Estados miembro relativas al uso obligatorio de cinturónes de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DOUE No L 115, 9.5.2003). Esta Directiva fue transpuesta mediante la modificación del RGC por Real Decreto 965/2006, de 1 de setiembre.*
[1160] *El RGC aclara que los cinturónes de seguridad también tienen que llevarlos abrochados, entre otros, los pasajeros de los turismos. Se ha llegado a pensar en denunciar a los pasajeros de un turismo en los casos en que un helicóptero detectase que no llevaban cinturón, pero se descartó ante la ausencia de la obligación, por parte del conductor, de identificar a los pasajeros.*
Lo que resulta factible es que el helicóptero capte a un pasajero de motocicleta sin casco y en ese caso podría sancionarse al conductor. Primero se identificaría al titular, éste se vería obligado a identificar al conductor y este último sería responsable, en cualquier caso, de que el pasajero circulase sin casco.
[1161] *Aunque no tiene que ver directamente con el tráfico sí está relacionada con el vehículo la instalación de sillitas que detectan, mediante un sensor de peso, si un niño ha sido olvidado por uno de sus progenitores al cerrar el vehículo. En algún modelo, si aún así no hay reacción, a los 3 minutos suena una alarma y si no hay de nuevo reacción después de un tiempo prudencial, se desbloquea el cierre centralizado y se pone en marcha el aire acondicionado ya que el mayor peligro es por la elevada temperatura que puede alcanzarse en el interior del vehículo. Así según la Agencia EFE en un despacho del 08 de agosto de 2015, informa que con una temperatura exterior de 35 grados se puede, en una hora, alcanzar 55 grados en el interior de un vehículo. Estos datos están contenidos en una investigación del RACC junto con su homólogo suizo TSC. Este estudio aconseja no meterse en un vehículo en cuyo interior la temperatura supere los 40 grados.*
Ver: https://www.indiegogo.com/projects/aneiros-smart-vehicle-child-seat-safety-system
No es un tema banal ya que, según la Universidad Estatal de San José en California, desde 1998 hasta el 9 de setiembre de 2016 habían fallecido 661 niños en Estados Unidos, por golpes de calor dentro de un vehículo.
La preocupación por el tema hace que esté contemplado en los códigos de circulación de los estados federales norteamericanos. Así en Florida, dejar a niños sin supervisión en un vehículo motorizado se considera extremadamente peligroso y los padres, tutores u otra persona responsable de un niño menor de 6 años no pueden dejarlo solo o sin supervisión durante más de 15 minutos con el vehículo apagado o durante cualquier perríodo de tiempo si el vehículo motorizado está encendido.

[1162] *Se debe consultar el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR) (DOUE núm. 97, de 29.03.2014) y la Orden IET/1105/2014 del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, de 26 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos, y en donde se indica que la norma ECE R129* ***("talla-i")*** *es opcional (BOE núm. 168, de 30 de junio de 2014).*

Hasta el momento, para que un asiento infantil pudiera ser utilizado en España (y en toda la UE) tenía que aprobar las pruebas incluidas en la norma de homologación ECE R44/04.

La norma R129 es la nueva regulación europea destinada a hacer los asientos infantiles más seguros. La primera fase de esa norma es la implementación de la ***"talla-i"*** *(i-size) con el objetivo de simplificar el proceso de elección y uso de las sillitas infantiles, haciéndolas más universales y sencillas de usar. Está destinada a mantener los niños más tiempo viajando en sistemas de retención infantil orientados hacia atrás, a mejorar la protección en caso de impacto lateral y a facilitar que sea más fácil ajustar los asientos correctamente.*

La norma R129 todavía no está completamente desarrollada por los expertos en seguridad vial, los legisladores, los fabricantes de asientos y los fabricantes de automóviles por lo que seguirán apareciendo modificaciones durante los próximos años.

No es obligatorio sustituir los asientos para adaptarlos a la nueva norma y durante varios años seguirán conviendo la norma R129 con la actual R44/04, que seguirá teniendo validez. Por ello se pueden continuar utilizando los actuales vehículos y los fabricantes pueden seguir vendiendo unidades que no cuenten con asientos ***"talla-i",*** *al menos, hasta 2018, siempre que cumplan con la norma R44/4. A partir de la fecha que se establezca como límite sólo se permitirá vender asientos adaptados a la nueva norma.*

i-Size *(sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales) es la denominación de un nuevo sistema de regulación de sistemas con nuevos procedimientos de análisis y de uso, con el objeto de mejorar la seguridad infantil. No se trata de una denominación comercial, sino un nuevo procedimiento de homologación. Entró en vigor el 09.07.2013.*

Las principales novedades de la nueva norma de homologación ECE R129 son:

- *Los dispositivos dejan de catalogarse por peso para hacerlo por la estatura de los niños.*
- *La nueva normativa obliga a los fabricantes a que sus productos superen unas duras y exigentes pruebas en colisiones frontales y laterales. Además, los nuevos Sistemas de Retención Infantil ya son compatibles con los airbags de cortinilla que se montan en los laterales del vehículo y que evitan que la cabeza del menor salga del SRI y pueda quedar atrapada entre las cortinillas y las puertas.*
- *Establece, además, que el sistema de sujeción para sillitas ISOFIX* ***ya no es obligatorio para las sillas de automóviles para niños de 100 a 150 cm****, sino que será opcional. Esto es debido a las mejoras que incorporan los vehículos en sus propios cinturónes de seguridad.*
- *Otra de las novedades hace referencia a los elevadores. Así la R129 no permitirá elevadores sin respaldo, de tal manera, que todos los elevadores con norma R129 vendidos a partir del verano de 2017 deberán contar con respaldo. Se prescinde de la clasificación en función de grupos 0/0+/I/II/III (y sus correspondientes intervalos de peso) y cada asiento simplemente indicará la talla (estatura) y peso máximo de los niños que puedan usarla: algo parecido a como se seleccionan las tallas de la ropa de los niños.*
- *Se añade una nueva prueba de choque lateral, con lo que se mejora la seguridad de los asientos en este tipo de choque.*
- *Se garantiza que todos los asientos orientados hacia atrás puedan ser utilizados, al menos, hasta los 15 meses de edad, obligando a los menores hasta esa edad, a viajar en esas condiciones. Incluso algunos nuevos asientos de "****talla–i****" permitirán que los niños puedan viajar de esa forma hasta que tengan 4 años si es el deseo de sus padres. Con ello se promueve el uso de asientos infantiles orientados hacia atrás, una orientación mucho más segura para los niños que viajar mirando hacia adelante.*
- *Se determinan unas dimensiones máximas del asiento infantil y unas dimensiones mínimas de las plazas de los vehículos automóviles, de modo que un asiento que haya sido homologado según esta norma* ***"talla-i"*** *pueda ser usado en cualquier plaza de* ***"talla-i"*** *de los vehículos. De este modo, ya no sucederá como con la actual normativa ECE R44/04, en la que había asientos universales, semi-universales para ciertos modelos de vehículos, específicos… En el caso de la ECE R129, todos los asientos serán "universales" y podrán usarse en todos los vehículos que cuenten con plazas* ***"talla-i".***

i) Circular con menores de doce años[1165] como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores[1166] en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido[1167].

j) No respetar las señales[1168] y ***órdenes de los agentes de la autoridad[1169]*** encargados de la vigilancia del tráfico[1170].

- *Los asientos infantiles **"talla-i"**, homologados según la nueva norma ECE R129, mostrarán también el logo siguiente, con la letra **"i":***

- *Por otro lado, las plazas de los vehículos que cumplan con las dimensiones **"talla-i",** permitirán que se pueda instalar en ellas cualquier asiento infantil **"i-size".***

[1163] Sería conveniente que el Reglamento General de Circulación en su art. 118 ampliase y aclarase cuáles son esos elementos de protección a los que se refiere la Ley.
Desde el 20.11.2016 en Francia es obligatorio que los conductores y pasajeros de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadriciclos de motor conduzcan con guantes.
[1164] Cuando el infractor es menor de edad, el pago de la multa corresponde subsidiariamente y solidariamente a sus padres o tutores.
[1165] El artículo 12.2) del RGC establece que "2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:
a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.
En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.
3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior".
[1166] Al recalcar la palabra "menores" debemos entender que sería infracción leve, al no estar tipificada como grave que un adulto vaya de pasajero acompañando a un conductor de ciclomotor sin que éste tenga dos plazas.
[1167] Debería añadir "reglamentariamente".
[1168] En algunos lugares, como en el estado de California, incluyen como infracción no obedecer las indicaciones de los bomberos.
[1169] El quebrantamiento de la Inmovilización o Depósito pudiera ser constitutivo de delito de desobediencia grave a Agente de la Autoridad (art. 556 de la Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal, castigado con la pena de 3 meses a 1 año de prisión o multa de 6 a 18 meses), o de infracción grave a la Ley Orgánica 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana (art.36.6, "La desobediencia o la resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones, cuando no sean constitutivas de delito"…,que puede llevar aparejada sanción de multa de 601 a 30.000 euros y sanción accesoria), o de infracción grave a la Ley 29/2003, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, (art.140.7, que puede llevar aparejada sanción de multa de 4.601 a 6.000 Euros).
Pero dado que la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 31, sobre normas concursales, dispone que "Los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de esta u otra Ley se sancionarán observando las siguientes reglas: a) El precepto especial se aplicará con preferencia al general…", debe entenderse que se debería considerar infracción administrativa grave, de acuerdo con el art. 76.j) del TRLTSV.
[1170] El artículo 143 del RGC dispone: "1. Los agentes de la autoridad responsable del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche, y sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

k) No respetar la luz roja de un semáforo.

l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso[1171].

ll) [1172]Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez por no haber cumplido[1173] los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente[1174] en España[1175].

m) Conducción negligente[1176].

Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el apartado 4 de este artículo, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros".

También señala: "3. Los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1 que establece el Reglamento General de Vehículos, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos, …"

[1171] El artículo 56.5) del RGC, establece: "5. En las intersecciones de vías señalizadas con señal de «ceda el paso» o «detención obligatoria o stop», previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente".

*[1172] No se entiende porque no se utiliza el apartado "ch" y si el "ll". La decisión de adoptar el orden alfabético latino universal se tomó en el X Congreso de la Asociación de Academias de la Lengua Española, celebrado en 1994, y viene aplicándose desde entonces en todas las obras académicas. En ese congreso se decidió excluir definitivamente del abecedario los signos **ch** y **ll**, ya que, en realidad, no son letras, sino dígrafos, esto es, conjuntos de dos letras o grafemas que representan un solo fonema.*

[1173] Está mal redactado ya que las autorizaciones extranjeras no tienen que "haber cumplido", ya que la inmensa mayoría no realiza ningún trámite en la Jefatura de Tráfico y por ello sería más correcto decir "carecer de".

[1174] Véase Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el permiso de conducción (DOUE núm. L 403, de 30 de diciembre) así como la Decisión 2014/209/UE de la Comisión, de 20 de marzo, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (DOUE núm. L 120, de 23 de abril) y la Comunicación Interpretativa de la Comisión sobre los permisos de conducción comunitarios (2002/C 77/03) (DOUE núm. L 77, de 28 de marzo de 2002), así como los artículos 15 a 23 del RGCond.

Véase Instrucción 15/C-118, de 15 de enero de 2015, sobre "Aplicación del Reglamento General de Conductores – Renovación de permisos de conducción comunitarios".

Véase la Instrucción 15/S-136, de 9 de marzo de 2015, referida a la infracción al artículo 15 del Reglamento General de Conductores, obligación de renovar el permiso comunitario de conducción para los residentes en España", según la cual, "2. (El) Titular de un permiso de conducción comunitario con una vigencia indefinida o superior a 15 (o a 5 años en el caso de permisos del grupo 2), con residencia legal en España obtenida con fecha posterior a 19 de enero de 2013 deberá renovar su permiso de conducción a partir del día en que se cumplan el periodo de dos años de residencia en España.

Por otra parte, también deberán renovar su permiso de conducción aquellos residentes legales titulares de permisos comunitarios que tengan su permiso caducado o próximo a caducar".

[1175] Sería el caso de conducir un turismo en España con un permiso B extranjero teniendo el conductor 17 años.

[1176] Consiste en la omisión o falta de prudencia o cuidado y atención necesarias para evitar todo daño propio o ajeno.

*La Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1 de octubre de 1914 dictando disposiciones especiales para la vigilancia en las travesías, señalaba, en su punto 3, que los peones camineros, actuando como guardias jurados y agentes de la autoridad, **debían denunciar ante la Alcaldía** a los vehículos cuyo conductor **"vaya descuidado o dormido** o sin el farol encendido" desde la puesta a la salida del sol.*

La conducción negligente debe estar explicada en el boletín de denuncia y está castigada con 200 € y no supone la retirada de puntos.

n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación[1177].

ñ) No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente.[1178].

o) [1179]***Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas*** [1180]reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, así como las ***infracciones relativas a las normas[1181] que regulan la inspección técnica de vehículos[1182].***

Se considera también conducción negligente frenar bruscamente poniendo en riesgo a los vehículos que circulan detrás aunque se debiera permitir hacerlo cuando no existe una alternativa mejor.
Este artículo debiera considerar también como negligente la conducción peligrosa por impericia, es decir aquella que es producto de la falta de conocimientos o de práctica en la conducción y que se puede dar cuando un conductor es novel o lleva mucho tiempo sin conducir.

[1177] *Al no hacer referencia ninguna al tamaño del objeto, un conductor que arrojase a la vía un contenedor sólo sería sancionado con un máximo de 200 € por el TRLTSV. Por eso además de aclarar la gravedad del riesgo que suponen los diferentes objetos debiera diferenciarse entre "arrojar" y "dejar caer, por descuido o por estar mal sujeto" un objeto a la vía. Arrojar siempre implica dolo y pasaría a ser de aplicación el artículo 385 del Código Penal.*
El verdadero alcance del tipo delictivo dependerá de la interpretación que se conceda al "requisito": creación de un grave riesgo para la circulación. No es suficiente con que se cree algún tipo de incomodidad para el tráfico ni tampoco que se obstaculice.
En esta línea, la SAP de Lleida núm. 493/2000, de 8 de noviembre, considera que no es subsumible en el artículo 385 la conducta de quien obstaculiza el paso de una de las calles de un polígono industrial mediante la colocación de grandes piedras de hormigón, porque los testigos enfatizaron más las molestias generadas por el corte de la vía que el posible peligro para la circulación.
Véase el art. 12.2 del TRLTSV. Si se arrojase, por ejemplo, un papel y el hecho no afectara a la seguridad vial tendría la consideración de infracción leve.

[1178] *El artículo 54 del RGC también incluye como infracción grave el que un conductor no mantenga fuera de poblado una distancia con el vehículo que le precede que le permita ser adelantado con seguridad.*
En Alemania circular demasiado cerca del vehículo que va delante por el mismo carril puede ser un delito de coacción castigado por el art. 240 del Código Penal.

[1179] *Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español (BOE núm. 137, de 9 de junio).*

[1180] *Los defectos observados en un vehículo mientras circula son sancionados por los agentes de tráfico como infracciones graves o muy graves. Esas infracciones y su correspondiente sanción aparecen en la Guía Codificada de Infracciones que actualiza regularmente la DGT (la última actualización es del 11.06.2018).*
Este apartado sería de aplicación, por ejemplo, cuando se carezca, por avería, de alguna luz de freno, de cruce o se circule con neumáticos que tengan menos de 1,6 mm de profundidad en sus ranuras. Sin embargo, ni la normativa ni el Codificado de Tráfico sancionan ir con los neumáticos inflados por debajo o por encima de la recomendación del fabricante.
Por su parte el Manual del Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV que actualiza también regularmente el Ministerio de Industria, detalla lo que se considera un defecto leve, grave y muy grave en el estado del vehículo cuando es inspeccionado en una estación ITV. Sería muy interesante que coincidiesen las apreciaciones de las estaciones ITV con la sanción que luego se aplica en las vías públicas. Si la ITV considera que un vehículo tiene un defecto leve, grave o muy grave, ese mismo defecto sería conveniente que, cuando circulara el vehículo, fuese considerado como una infracción leve, grave o muy grave.

[1181] *La Instrucción 10/VS de la Dirección General de Tráfico de fecha 14 de abril de 2010, referida a la retirada de los permisos y licencias de circulación por tener la inspección técnica de vehículos caducada indicó que a partir del 01 de mayo de 2010, fecha de entrada en vigor de la Instrucción, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico deberán sustituir y entregar al conductor el nuevo modelo de volante cuando sorprendan a un vehículo que no haya pasado la correspondiente inspección técnica. La principal novedad de la instrucción es que a partir de primeros de mayo de aquel año los agentes debían dejar de retirar el permiso o la licencia de circulación de los vehículos para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico en los casos en los que la inspección técnica se encuentrase caducada. Lo que no deja de*

p) ***Incumplir la obligación de todo conductor***[1183] ***de verificar que las placas de matrícula***[1184] ***del vehículo*** no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación[1185].

q) ***No facilitar al agente de la autoridad*** encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas [1186] ***su identidad, <u>ni los datos del vehículo solicitados por los afectados</u>***[1187] ***en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.***

r) ***Conducir vehículos con la carga mal acondicionada***[1188] ***o con peligro de caída***[1189]***.***

---

sorprender ya que una Instrucción modifica el contenido de un Reglamento contrariando el principio de jerarquía normativa.

[1182] *Es difícil de entender que se sancione con el mismo importe a un ciclomotor que a un autobús o a un camión por tener la ITV caducada cuando circula.*

[1183] *No debieran figurar en la ley disposiciones que nadie cumple y por las que nadie es sancionado. Si un conductor inicia la marcha desde una plaza de estacionamiento en la calle, un agente que observase que no ha comprobado que las matrículas de su vehículo están legibles tendría que denunciarlo y no lo hace porque aplica el sentido común y entiende que lo que se debe denunciar es que no estén legibles, no el hecho de no comprobar este extremo.*

[1184] *La escasa cuantía económica que supone esta infracción grave y el hecho de poder pagarla con descuento puede invitar a conductores incívicos a circular a gran velocidad, después de hacer ilegible la matrícula, por lugares donde están situados radares fijos. Si son detectados y no los paran, evitan pagar por exceso de velocidad. (Hay que tener en cuenta que los sistemas de vigilancia del tráfico se basan en la lectura de la placa de matrícula o la fotografían) y si los paran y son denunciados, retiran aquello que impide leer la matrícula y pueden seguir circulando.*

Sin embargo, la DGT informó a los agentes de tráfico que si estimaban que la matrícula había sido ocultada a propósito, podían acogerse al artículo 65.5h) de la LTSV [ahora el 77h) del TRLTSV] donde se señalaba que era una infracción muy grave "conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o ***cualesquiera otros mecanismos*** *encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", aunque realmente al no tratarse de un "mecanismo" quedan dudas de si se puede aplicar (Instrucción DGT 07/S-89).*

Mientras que el artículo 104.1.j) dedicado a la inmovilización de vehículos se habla de "mecanismos" y "sistemas", en este artículo se han olvidado de la palabra "sistemas", aunque al incluir "que esté dotado" hace que también produza dudas si embadurnar una matrícula se incluye dentro de "dotado de un sistema o mecanismo".

Además, nos encontramos con la contradicción de que circular con una matrícula falsa es delito (art. 390 CP) y circular sin ella es infracción administrativa, tal como nos recuerda la Guía Codificada de Infracciones de la DGT del 11.06.2018, donde informa que la falta de placas, o el que tengan los números cambiados se debe denunciar por el art. 25 RGV y las placas que no se pueden leer o tienen formas distintas tanto las placas o los caracteres o inscripciones no autorizadas, por el 49 RGV.

[1185] *Además del uso de lacas para que reflejen los flashes de las cámaras (ese truco no funciona, al menos, con los cinemómetros actuales), ahora se están utilizando unos adhesivos negros con idéntica forma a los números y letras de la placa. Colocados sobre ellos los convierten en invisibles ante las cámaras. Por ello, la Guardia Civil está llevando a cabo una serie de controles para acabar con esta irregularidad.*

[1186] *Se está diluyendo la figura del Agente de la autoridad al ir ampliando los supuestos en que se considera que actúa como tal o de forma equivalente. Así se han ido incluyendo como agentes de la autoridad a los Agentes de movilidad, al personal auxiliar de las pruebas ciclistas, a los empleados de autopistas cuando no se paga peaje, etc.*

[1187] *Aquí además de la sanción por no identificarse ante el agente, sería infracción grave negarse a dar los datos del vehículo por parte de un conductor implicado en un accidente a otros afectados por un accidente. Es curioso que los datos del vehículo los tengan que haber solicitado previamente los afectados y que no esté previsto que el agente los pueda solicitar por propia iniciativa.*

Si no aparece ningún agente parece que no está castigado el no facilitar los datos al resto de los afectados.

[1188] *En los controles rutinarios a camiones y vehículos de transporte profesional por parte de la ATGC, el 7,5% de las infracciones al transporte profesional fueron puestas por mal posicionamiento de la carga y por su deficiente sujeción. FORMASTER (Asociacion Profesional de Empresas Formadoras en Logistica,*

s) ***Conducir un vehículo teniendo prohibido su uso***[1190]***.***

t) ***Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido***[1191]***.***

u) ***La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas***[1192]***,*** excluida la del conductor.

v) ***Incumplir la obligación de impedir***[1193] ***que el vehículo sea conducido***[1194] ***por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción***[1195] correspondiente[1196].

Transporte y Seguridad Vial), ha calculado que el 22% de los vehículos de transporte profesional que posicionan o sujetan la carga de manera incorrecta puede llegar a sufrir un accidente con víctimas en carretera.
Con el objetivo de bajar la siniestralidad y de mejorar la seguridad de las carreteras, desde el 20.05.2018, el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español (BOE núm. 137, de 9 de junio) permite comprobar si la carga está sujeta de forma segura y no supone un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. En el Anexo III se habla de los principios aplicables a la sujeción de la carga y su Inspección
Para complementar este RD, la DGT publicó el 19 de junio de 2018 la Instrucción 18/TV-103, clarificando el régimen la responsabilidades en la estiba de la mercancía a bordo del vehículo, tomando como referencia la vigente legislación en materia de contratación de transporte, que atribuye la responsabilidad de las labores de carga de la mercancía en el vehículo a la empresa cargadora, salvo pacto expreso en contrario antes de realizar la carga, así como en el transporte de paquetería o carga fraccionada en que tal responsabilidad se atribuye al transportista en todo caso.
En algunos países como, por ejemplo, en Argentina, se obliga a los conductores de motocicletas a repartir la carga en sus maletines laterales para que lleven aproximadamente el mismo peso.

[1189] *Parece como si este artículo hubiese sido objeto de una lectura superficial por parte de sus redactores. En el apartado n) dice: "n)* ***Arrojar a la vía*** *o en sus inmediaciones* ***objetos que puedan producir*** *incendios o* ***accidentes****, o que obstaculicen la libre circulación y eso se castiga igual que el apartado "r)* ***Conducir vehículos con la carga*** *mal acondicionada o* ***con peligro de caída****", lo que no tiene ningún sentido ya que en uno hay dolo y en el otro negligencia.*
Igual que conducción negligente es infracción grave y conducción temeraria es infracción muy grave, el hecho de arrojar a la vía objetos que puedan producir accidentes debía ser considerada infracción muy grave.

[1190] *Por ejemplo, por estar inmovilizado.*

[1191] *Por ejemplo, circular con un vehículo que se dio de baja definitiva por su exportación al extranjero.*

[1192] ***En un turismo de 5 plazas, si viajan 7 personas o más ya que si viajasen 6 sería infracción leve.*** *En un ciclomotor, se aplicaría ete apartado, si viajasen dos personas y sólo tuviese autorizada una plaza. A efectos del cómputo del número de personas transportadas, toda persona, independientemente, de su edad (incluidos los niños), se computa como una plaza. El número de plazas autorizadas figura en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV.*
El conductor tiene que tener en cuenta que llevar más pasajeros de los autorizados puede suponer en caso de accidente que la compañía de seguros no quiera hacerse cargo de los daños.

[1193] *El sancionado, en este caso, es el titular del vehículo siempre que no pueda demostrar que trató de impedirlo. Eso lo sabemos porque el artículo 9 bis) de la ley 18/2009 indicaba que esta era una responsabilidad del titular mientras que ahora lo tenemos que deducir y por eso no tiene mucho sentido que un conductor que alquiló un coche, si deja conducirlo a una persona que carece de permiso, quede sin sanción, al no ser el titular. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT del 11.06.2018, también no es muy coherente y contempla como infractores al titular, al conductor habitual y al arrendatario a largo plazo, pero no al conductor que alquila el automóvil ni al arrendatario a corto plazo.*
También nos encontramos con que el titular no sería sancionado si la persona a la que permite conducir tiene permiso de conducción, aunque haya perdido todos los puntos ya que la norma se refiere a "quien nunca haya obtenido el permiso".
En otros lugares, como Florida, es delito y no infracción administrativa "permitir o autorizar que una persona sin licencia conduzca un vehículo automotor" (Manual Oficial 2017, en español, del Departamento de Seguridad Vial y de Vehículos de Motor).

w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.

x) Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido[1197].

y) [1198]No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos[1199] en los términos legal y reglamentariamente previstos[1200].

z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.[1201]

Artículo 77. Infracciones muy graves[1202].

[1194] El art. 384 del CP considera delito "conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción". Por su parte el artículo 28 del mismo código, considera también autor del delito a los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado.
Llama la atención el gran número de casos en los que el autor del delito no es el propietario del vehículo con el que se realizó el hecho punible. Suelen ser parientes aunque en algunos casos se trata de personas jurídicas, cuyos responsables están obligados a comprobar que sus empleados disponen de los permisos y licencias necesarios para conducir vehículos de sus empresas, y finalmente están los casos de las empresas de alquiler de vehículos respecto de sus clientes.
[1195] Con lo cual no es de aplicación a aquel conductor que ha perdido la vigencia de su permiso o lo tiene caducado, aunque el titular conozca esta situación.
[1196] En los Países Bajos está prohibido también permitir que un conductor ebrio pueda conducir un vehículo. En caso de superar 0,5 mg de alcohol por ml de sangre o 220 microgramos por litro en aire espirado. Sería interesante ver la posibilidad de denunciar a los pasajeros de un vehículo particular si el conductor tuviese tal tasa de alcohol, de drogas o combinación de ambos que no pudiesen alegar ignorancia sobre su estado.
[1197] En este caso circular en bicicleta por el arcén de una autovía (si estuviese prohibido) o por el de una autopista (siempre está prohibido) sería infracción grave.
Los vehículos especiales, que no excedan las masas y dimensiones de los vehículos ordinarios y que puedan desarrollar una velocidad superior a 60 km/h pueden circular por autovías y autopistas aunque cumpliendo ciertos requisitosn (art. 38.3 RGC).
[1198] El TRLTSV parece ampliar su ámbito de aplicación ya que los garajes y aparcamientos, especialmente estos últimos, pueden ser utilizados por una colectividad "indeterminada" de usuarios.
[1199] El infractor podría ser una comunidad de vecinos. Ver la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 18/2009, donde se indica: "el Gobierno modificará en el plazo de seis meses el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de personas con discapacidad, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, para introducir en él la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos.
2. Reglamentariamente se fijará el plazo gradual de instalación de dichos dispositivos en los garajes y aparcamientos ya existentes atendiendo a su número de plazas."
El Código Técnico de la Edificación vigente es el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo (BOE núm. 74, de 28 de marzo). Dispone en la Sección SUA 7.7: "En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos de uso Aparcamiento se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos."
[1200] La disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, señala que "Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos".
[1201] Falla la redacción ya que debía añadir "reglamentariamente". Además nos encontramos con que un turismo podría circular con otro turismo en paralelo o incluso con un ciclomotor o un ciclo porque no lo tienen prohibido. Al menos no está contemplada esta prohibición ni en el art. 36 ni en el Capítulo VII del RGC.

Son ***infracciones <u>muy graves</u>***[1203], ***cuando no sean constitutivas de delito,*** las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) No respetar los límites de velocidad[1204] reglamentariamente[1205] establecidos o ***circular en un tramo a una velocidad media***[1206] ***superior a*** la reglamentariamente establecida[1207], de acuerdo con lo recogido en el anexo IV.

b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía[1208], por su mal acondicionamiento[1209], creando grave peligro[1210] para el resto de los usuarios[1211].

c) [1212]Conducir con tasas de alcohol[1213] ***superiores a las que reglamentariamente***[1214] ***se establezcan***[1215]***, o con presencia***[1216] ***en el organismo***[1217] ***de drogas***[1218]***.***

[1202] *Se está dando el caso de jóvenes que se disfrazan de radar y disparan el flash de una cámara de fotos con la intención de "asustar" a los conductores que circulan por la vía. Algunos conductores frenan bruscamente con el riesgo de ocasionar un accidente y ese es un aspecto que los autores de la "broma" no toman en cuenta. Deben ser sancionados por poner en peligro la seguridad vial y la Ley debería tipificar con claridad la sanción a estas conductas. Incluso podría serles de aplicación el art. 35 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana: "4. La proyección de haces de luz, mediante cualquier tipo de dispositivo, sobre los pilotos o conductores de medios de transporte que puedan deslumbrarles o distraer su atención y provocar accidentes".*
Una situación parecida se da cuando alguna persona, por diversos motivos, instala un falso radar para que la gente disminuya la velocidad en una zona.

[1203] *Los apartados que van del a al i), reflejan las infracciones que pueden suponer una retirada mayor de 8 puntos en un sólo día a un infractor, de acuerdo con el art. 64.4 TRLTSV.*

[1204] *No comete esta infracción y otras que aparecen en este apartado de infracciones graves los vehículos en servicio de urgencia siempre que justifiquen ese servicio.*

[1205] *Artículos 45 al 52 del Reglamento General de Circulación.*

[1206] *Se habla de velocidad media porque la infracción se detecta con un radar de tramo que no mide la velocidad instantánea sino la velocidad media en dicho tramo.*

[1207] *Esta infracción administrativa se corresponden con la que figura en el art. 379.1 CP, y que tipifica los supuestos en los que se rebase en 60 km/h la establecida en vías urbanas y en 80 km/h la autorizada en vía interurbanas.*

[1208] *No queda muy claro porque se le sanciona: ¿por seguir circulando una vez caída la carga?, ¿por llevar mal la carga y caerse ésta?, ya que circular una vez que ha caído la carga deja de ser peligroso. Lo grave es que caiga la carga y sobre todo que no se retire de la vía.*
Hubiera sido mejor que dijese que es infracción muy grave: "La caída de parte o de la totalidad de la carga transportada en el vehículo por no llevarla adecuadamente acondicionada y sujeta, creando grave peligro para el resto de los usuarios".
También nos encotramos la contradicción de que "arrojar" a la vía objetos que puedan provocar un accidente es según el art. 76n) una infracción grave y este apartado 77b) castigta más una conducta negligente que la citada conducta en la que tiene que concurrir dolo necesariamente.

[1209] *¿Qué ocurre si la carga cae por el mal estado del pavimento o a causa de un accidente con otro vehículo? o ¿A quién se sanciona cuando el transportista no participa en la carga del vehículo?*

[1210] *El hecho de que el TRLTSV castigue más la caída de la carga que el arrojar la misma sobre la vía (art. 76.n) puede deberse a que en el artículo 76 habla de que "se pueden" producir accidentes y en este apartado habla de "crear grave peligro".*

[1211] *El artículo RGC señala: "2. Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada o su carga haya caído sobre ésta, el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes del vehículo procurarán colocar uno y otra en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, para lo cual podrán, en su caso, utilizarse, si fuera preciso, el arcén o la mediana; asimismo, adoptarán la medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.*
3. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior,… en tanto se deja expedita la vía, ***todo conductor deberá emplear los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia,*** *salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo.*

[1212] *Este apartado es muy polémico y muchos juristas creen que es anticonstitucional en lo que se refiere a la presencia de drogas en el organismo. No se entiende que se castigue la mera presencia y al mismo tiempo se admita si son por receta médica.*
De todas formas la presencia de drogas en el organismo se puede recurrir ante los tribunales. Estos pueden anular la sanción si no se hizo un segundo análisis en laboratorio, si no está acreditada la cadena de custodia de las pruebas, sino hay informe de ratificación del agente o si se carece del certificado del control metrológico del aparato.
[1213] *Si se trata de conductores extranjeros que no tengan residencia en España o que no tengan inscrito su permiso en el Registro de conductores, el agente fijará provisionalmente la cuantía de la sanción (si no constituye delito) y si el conductor la abona en el acto podrá continuar viaje y si presenta alegaciones quedará inmovilizado el vehículo hasta que se resuelvan. En este último caso si se producen gastos de traslado serán abonados inicialmente por la Jefatura de Tráfico y si finalmente no son estimadas sus alegaciones, el conductor tendrá que abonar la sanción y los gastos de traslado.*
[1214] *Artículo 20 del Reglamento General de Circulación. En algunos lugares existen restricciones más severas que en España. Así, en el estado de Minnesota existe la ley de "Not a drop" (Ni una gota) que aplica la "tolerancia cero" a los jóvenes conductores menores de 21 años.*
[1215] *Tenemos que tener también en cuenta lo dispuesto en el apartado 68 de las limitaciones del Anexo I del Reglamento General de Conductores que contempla que se puede anotar en el permiso "exclusión del alcohol". En ese caso la tolerancia sería 0 en materia de alcohol y si se incumpliese la limitación se podría denunciar no sólo por la tasa de alcohol sino también por incumplir la limitación contenida en el permiso. Serían dos denuncias al ser los fundamentos diferentes.*
[1216] *El TRLTSV sanciona administrativamente la mera presencia de drogas en el organismo del conductor aunque no tenga influencia en la conducción, mientras que el art. 379.2 del Código Penal castiga la influencia de las drogas cuando afectan a la conducción, con lo cual viene a resultar que es "más exigente" una ley administrativa que una ley penal, lo que va en contra de lo expuesto en el artículo 2 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico donde se da preferencia a las actuaciones jurisdiccionales penales sobre las actuaciones administrativas y con la contradicción añadida que supone que el Reglamento General de Circulación en su artículo 27.1 exija que por efecto de esas drogas "se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro".*
La sentencia núm. 283 de 18 de mayo de 2015 del Tribunal Supremo recuerda la necesidad de hacer constar en las intervenciones policiales, la cantidad y pureza de la droga incautada a los que trafican con la misma. Cita la STS 1982/2004 que dice que "los mínimos psico-activos son aquellos parámetros ofrecidos por un organismo oficial y de reconocida solvencia científica, como es el Instituto Nacional de Toxicología, que suponen un grado de afectación en el sistema nervioso central, determinando una serie de efectos en la salud de las personas, desde luego perjudiciales al contener unos mínimos de toxicidad y producen también un componente de adicción que ocasiona que su falta de consumo incite hacia la compulsión". El Instituto Nacional de Toxicología publica unas tablas donde refleja los mínimos psico-activos de las principales drogas ya que por debajo de esas cantidades no serían tóxicos para el organismo y esas tablas debieran de aplicarse también en el TRLTSV.
[1217] *El Art. 376 del Código Penal contempla una reducción de la pena cuando el reo, siendo drogodependiente en el momento de comisión de los hechos, acredite suficientemente que ha finalizado con éxito un tratamiento de deshabituación, siempre que la cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas no fuese de notoria importancia o de extrema gravedad.*
Debiera contemplarse esta posibilidad en las sanciones administrativas por presencia de alcohol o drogas en el organismo ya que pensar que la única medida de reeducación son los cursos de reeducación y sensibilización vial no deja muy bien parado al legislador.
[1218] *Como ya señalamos al comentar el artículo 12, debía indicar que la presencia de drogas se limitaba a que se detectasen en saliva o en sangre ya que en el cabello o en las uñas pueden seguir estando mucho tiempo después.*
De hecho se ha detectado presencia de drogas en el cabello de momias de hace 500 años en los Andes argentinos (revista "Procedimos" de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos- http://www.pnas.org/content/104/42/16456.abstract?sid=53e53b96-1871-4e9e-9c85-8e268e37d677), en momias peruanas de hace más de 1000 años e incluso en momias egipcias (http://www.ub.edu.ar/revistas_digitales/Ciencias/Vol11Numero6/Articulo.pdf).

d) ***Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos[1219], y de los demás usuarios[1220] de la vía*** cuando se hallen implicados en algún accidente de ***tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan[1221] para la detección de alcohol o de la presencia de drogas[1222] en el organismo.***

e) ***Conducción temeraria[1223].***

[1219] Al existir infracción y delito (artículos 379 y 383 C.P.) por la presencia de drogas en el organismo, la presencia de drogas sin afectar a la seguridad vial sería infracción administrativa y si lo hiciese sería delito.
Es interesante señalar que este apartado habla de "vehículos" por lo que afecta también a los ciclos, los patinetes, etc. El periódico digital "El Confidencial" en su edición de 03.04.2018 informa que un joven fue denunciado en la ciudad de Vitoria por saltarse un semáforo en rojo, colisionar con un vehículo y diar positivo en anfetaminas, cocaína y cannabis. El joven fue denunciado en vía administrativa y ahora se enfrenta a una multa de 1.000 euros.
[1220] Ahora se incluyen los peatones. Si se niegan a someterse al control de alcohol o drogas se les sanciona con 1.000 euros de multa, pero la presencia de drogas o alcohol en el organismo no es motivo de sanción. Por eso a un peatón siempre le convendrá someterse a estas pruebas ya que el único perjuicio que le supondrá será la multa por la infracción cometida, por la que será denunciado tanto si da positivo como negativo en la prueba de detección de la presencia de drogas o alcohol en el organismo.
La justificación de los controles de drogas o alcoholemia a los peatones es que el resultado de la prueba puede ser decisivo cuando se establezcan responsabilidades por un accidente en el que el peatón se vea implicado o en el caso de que su conducta haya provocado una infracción involuntaria de otro usuario de la vía.
[1221] Da la impresión de que no están establecidas todavía. Debiera decir: "las pruebas establecidas".
[1222] Vemos que no es necesaria una cantidad mínima de drogas, basta la mera presencia de las mismas en el organismo.
[1223] La conducción temeraria supone infringir aquellas normas que se consideran básicas o elementales con el plus de que la conducción podría poner en peligro la vida de los demás. Para que se considere administrativa, el peligro para las demás personas, tiene que ser abstracto, no concreto ya que en ese último caso sería el delito contemplado en el art. 380 CP.
La sanción administrativa es una infracción muy grave, castigada con multa de 500 euros y supone retirada de 6 puntos del permiso. Ejemplos de conducción temeraria administrativa serían conducir a gran velocidad por una gran ciudad saltando los semáforos en rojo sin poner en peligro a nadie, zigzaguear a gran velocidad entre los automóviles, conducir por el centro de un pueblo a velocidad excesiva haciendo trompos o derrapajes o circular con una moto o ciclomotor apoyando una sola rueda en la calzada.
Si esos trompos o derrapajes se hiciesen en una calle con poco o ningún tráfico sería conducción negligente.
Se ha llegado a denunciar a ciclistas por ir comiendo un bocadillo con una mano. El agente entendió que el ciclista no prestaba la suficiente atención a la circulación y ello suponía temeridad.
Generalmente se considera que la conducción temeraria se subsume en la alcoholemia o presencia de drogas. Sin embargo, si existen elementos para considerar que la conducción temeraria se realiza de modo consciente, a pesar del estado del conductor (por ejemplo, cuando esquivan o huyen de un control) se denuncia por las dos ya que no les afectaría el "bis in idem" que exige identidad de sujeto, hecho y fundamento.
La Voz de Galicia en su edición del 18.04.2014 recoge imágenes de la infracción captada por un helicóptero de la DGT, de un conductor que va leyendo un libro abierto en una mano mientras con la otra sujeta el volante.
Por su parte la página británica "skynews.com" se hace eco el 04.08.2017 de la condena de un conductor por permitir que un amigo suyo en silla de ruedas se agarre a la parte trasera de su vehículo y de esa forma poder transportarlo arrastrándolo. La corte de Harrogate consideró los hechos conducción temeraria y le retiró el permiso de conducción al conductor durante 20 meses, le condenó a 200 horas de servicios a la comunidad, lo multó con 85 libras y tuvo que pagar otras 85 al fondo nacional de víctimas, que fue implementado en 2007.
Al igual que sucede con la conducción negligente, en caso de infracción el agente debe detallar los hechos que la constituyen para que el órgano sancionador tenga una base en la que justificar la sanción ya que la falta de motivación puede ocasionar su sobreseimiento al ser conceptos jurídicos indeterminados.
La Consulta 1/2006, de la Fiscalía General del Estado, sobre calificación jurídico penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, recogiendo la doctrina jurisprudencial al respecto,

f) Circulación en sentido contrario al establecido[1224].

g) Participar en competiciones y carreras[1225] de vehículos no autorizadas.

h) Conducir[1226] vehículos que tengan instalados[1227] inhibidores de radares o cinemómetros[1228] o cualesquiera[1229] otros mecanismos[1230] encaminados a

---

*afirma: "Sobre el concepto jurídico indeterminado **"temeridad manifiesta"** existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico (STS 561/2002) o, lo que es lo mismo, quien lo hace con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico (STS 2251/2001). Asimismo considera el Alto Tribunal que la conducción temeraria es manifiesta cuando es valorable con claridad, notoria o evidente para el ciudadano medio.*
La redacción típica del 381 pfo. 1º del C.P. exige como resultado la creación de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, por lo que queda configurado como un delito de peligro concreto.
En este sentido las SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre y 1039/2001, de 29 de mayo precisan que la simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto (...) peligro que debe ser efectivo, constatable para la vida o integridad física de personas concretas, distintas del sujeto pasivo.
La aplicación del tipo exige comprobar, por ello, que en el ámbito de eficacia causal del vehículo infractor hubo al menos una persona expuesta al peligro que aquél representaba, aunque no haya podido ser identificada en el proceso (SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre, 341/1998, de 5 de marzo y Circular 2/1990 FGE), bastando con que por ejemplo testigos presenciales o los propios agentes de policía intervinientes así lo manifiesten.
El delito de conducción temeraria solo admite la comisión dolosa (art. 12 CP). El dolo del autor debe abarcar los dos elementos del tipo: el modo de conducir y el resultado de peligro (SSTS 1039/2001, de 29 de mayo y 1461/2000, de 27 septiembre). El dolo, por tanto, no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí".
El art. 380.2 CP establece que se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren los tipos establecidos para velocidad y alcohol o sustancias prohibidas en el art. 379, CP.
También sería conducción temeraria tratar de atravesar una vía de ferrocarril o un puente móvil con las barreras bajas o cuando están bajando, o hacer carreras ilegales, aunque esto último hubiese sido oportuno que figurasen en otro epígrafe de este artículo.
[1224] La infracción también es contra el art. 15 de la Ley (se circulará por la derecha). Falta el término "reglamentariamente" (art. 29 RGC). Es lo que los medios califican como un conductor kamikaze o suicida, pero se debía matizar esta infracción. En Alemania cada año son detectados 1.800 conductores que circulan en dirección contraria y muchos lo hacen por descuido o mala señalización. Algunas marcas, como BMW ya llevan, en algunos modelos, instalados sistemas de advertencia de circulación en sentido contrario. En muchas autopistas y autovías, se están instalando, especialmente en sus incorporaciones, señales de dirección obligatoria y de prohibición de entrada y también convendría pintar flechas de dirección en su inicio, para evitar despistes.
Conducir marcha atrás un tramo prolongado se considera incluida dentro de este tipo.
Esta conducta, en función de las circunstancias concurrentes puede dar lugar a la comisión de los tipos previstos en los arts. 380 y 381 del CP.
[1225] Muchas veces los jóvenes no compiten ni hacen carreras, sino que muestran sus habilidades al volante o sobre una moto, por ello no estaría mal que se añadiese la palabra "exhibiciones".
La Instrucción de la DGT 15/TV-86, de 23 de octubre, referida a "Circulación de vehículos de competición", establece que se entiende por vehículo de competición "aquel vehículo matriculado que, debido a sus especiales características, está destinado a su uso en pruebas deportivas de motor en vías cerradas al tráfico en general".
Esta infracción administrativa se corresponde con la que figura en el art. 379.1 CP, y que tipifica los supuestos en los que se rebase en 60 km/h la establecida en vías urbanas y en 80 km/h la autorizada en vía interurbanas.
[1226] La ley sanciona al conductor, no al titular ya que señala "conducir" y además existen inhibidores móviles por lo que sería dudoso denunciar al titular ya que no están propiamente "instalados" sino "conectados".
[1227] El artículo 13.6 del TRLTSV prohíbe no sólo que vayan instalados, sino que también prohíbe llevarlos simplemente.
[1228] Básicamente, hay tres tipos de aparatos en torno a los radares: los avisadores, que son legales; los inhibidores, que están expresamente prohibidos; y un sistema intermedio, que son los detectores de radar

interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico[1231].

i) ***Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso*** establecidos en la legislación sobre transporte terrestre[1232].

---

que con la reforma de la Ley pasan a ser ilegales ya que estarían pensados para eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico (art. 84 j). En este caso se puede proceder a la inmovilización del vehículo.
El conductor debe insistir al agente para que, a fin de evitar confusiones, ponga el modelo de detector denunciado para poder demostrar que es un detector de radar y no un inhibidor ya que la sanción es muy distinta. Hay muchos navegadores que incorporan detectores de radar y esa función hay que desactivarla para evitar ser sancionado.
En la Sentencia 12/2015 de 30.01.2015 dictada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 2 de Pamplona/Iruña se estimó el recurso presentado contra una sanción por uso de un inhibidor de tráfico ya que no se pudo demostrar que el aparato denunciado por los agentes de tráfico tuviese esa función. La Sentencia recuerda que la Administración no puede trasladar la carga de la prueba a la recurrente, ya que es ella la que tiene la obligación de probar sin ningún asomo de duda el hecho típico, la conducción llevando instalado un dispositivo encaminado "…a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico".

[1229] Lo correcto gramaticalmente sería escribir: "u otros mecanismos cualesquiera" ya que en estos casos "cualesquiera" va detrás del sustantivo.

[1230] Si se quería sancionar con el mismo importe el utilizar productos sobre el vehículo, por ejemplo, pegatinas o sprays en la placa de matrícula, debió redactarse "mecanismos o productos" y no sólo mecanismos.

[1231] La Instrucción S-06/83, de 27 de enero de 2006, en la parte que afecta, dice:
a) En primer lugar, la conducta se describe por la action de "conduce. Es decir, solo el conductor de un vehículo, nunca el titular, puede ser responsable de este tipo de infracción. Se requiere, por tanto, para que el hecho pueda ser denunciado, la circulación del vehículo. De este modo, el agente de la autoridad que detecte en esa circulación del vehículo la presencia de este tipo de mecanismos formulará denuncia contra su conductor.
Por esta razon, en el supuesto de que por cualquier medio técnico se tuviese constancia de que un vehículo circulaba con este tipo de mecanismos en un momento y lugar determinados, y siempre que los agentes de la autoridad no hubiesen identificado al conductor, el órgano instructor, como en otros casos análogos, se dirigirá al titular del vehículo requiriendolo para su identificación de acuerdo con lo dispuesto en el articulo 82.d) de la Ley de Seguridad Vial. Una vez identificado el conductor, se dirigirá el procedimiento contra él notificándole la denuncia por infracción del artículo 77.h) de la Ley de Seguridad Vial.
b) En segundo lugar, es preciso señalar que la infracción se produce no solo por el hecho de "utilize este tipo de mecanismos, sino tambien por la conducción de un vehículo que los lleva instalados. El término instalación implica la mera colocación en el vehículo de cualquiera de estos mecanismos, independientemente de su forma de montaje, fija o portátil, de tal forma que resulten útiles para el fin consistente en detectar o localizar los referidos sistemas de vigilancia y eludirlos.
c) Finalmente, es necesario precisar que "mecanismos o sistemas" entran dentro de lo sancionable. A este respecto, el dispositivo debe entenderse prohibido cuando su utilización permita la detección real de los sistemas de vigilancia, ya sea por medio de la captación de sus emisiones o interfiriendo su funcionamiento. Esta situation supone que el mecanismo, para entrar dentro de lo denunciable, debe permitir el diálogo técnico entre el vehículo y el sistema de vigilancia (radar o cinemómetro). Y ello tanto si, a resultas de dicho diálogo, el dispositivo se limita a alertar al conductor para que modifique su conducta como a interferir el radar, cinemómetro o el sistema de captación de imagenes neutralizandolo o inhabilitándolo de modo que el vehículo pueda circular por el punto kilométrico donde se encuentre sin ser captado por el mismo.
Esta interpretation supone, a sensu contrario, que no procede la formulación de denuncia en el caso de que el dispositivo consista en una base de datos de información pública sobre posibles puntos kilométricos donde se encuentren los referidos sistemas de vigilancia, aun cuando se combine con un sistema de navegacion que advierta al conductor de la cercanía de algunos de estos puntos previamente introducidos en la citada base de datos. En este caso, no se produce el dialogo técnico antes descrito entre el vehículo y el sistema de vigilancia que permita la detección de este último, sino que el diálogo se produce entre el vehículo y los satelites de localization, limitandose a informar al conductor de la proximidad de un punto previamente introducido en la base de datos.

j) [1233]Incumplir el titular o el arrendatario[1234] del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar[1235] verazmente[1236] al

---

[1232] Supone una remisión a la regulación contenida en el art. 140.20 de la Ley 6/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el art. 197.20 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT) .
Véase también:
***Reglamento (UE) núm. 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacografos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) núm. 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el **Reglamento (CE) num. 561/2006** del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones on materia social en el sector de los transportes por carretera (DOUE num. L 60 de 28 de febrero).*
***Real Decreto 640/2007,** de 18 de mayo, por el que se establecen las excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y ´mkmjndescanso y el use del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE núm. 126, de 26 de mayo).*
***Real Decreto 1082/2014,** de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 km^2". (BOE num. 10, de 12 de enero).*
***Instrucción Circular 1/2014** del Ministerio de Fomento, de 24 de octubre de 2014, sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso"*
*[1233] **La Sentencia del Tribunal Constitucional 63/2007,** de 27 de marzo, tras manifestar que el mero dato de Ia titularidad del vehículo no es suficiente para concluir que el propietario fuera tambien el conductor en el momento de cometerse la infracción, considera que no se trata de un elemento irrelevante y que el propietario tan solo se descarga de responsabilidad si identifica al infractor de forma convincente. En los supuestos en los que Ia identificación del conductor por parte del titular del vehículo no es completa o verosimil y sí, imprecisa y esquiva, es admisible, según el Tribunal Constitucional, que Ia Administración utilice este hecho como contraindicio y que lo valore, en conjunto con otras circunstancias, para inferir la responsabilidad del propietario por Ia infracción cometida. Con Ia argumentación anterior, se pretende evitar por las autoridades administrativas que la mera comunicación de no ser el propietario quien conducía el vehículo en el momento de la infracción y Ia remisión a una tercera persona sin identificación completa sirva para evadir la responsabilidad por Ia infracción cometida. El deber de identificar verazmente comporta por parte del titular el comunicar todos los datos necesarios (nombre y apellidos -DNI/NIE o pasaporte- y domicilio) (STC 63/2007, de 27 de marzo de 2007 y 154/1994, de 23 de mayo, entre otras.)*
Según el artículo 11) del TRLTSV:
1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:
a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento".
[1234] Algunas compañías permiten que quien paga el alquiler no sea conductor, pero en mayoría quien paga tiene que disponer también de permiso de conducir. Debe tenerse en cuenta que cuando se alquila un vehículo, los conductores deben estar identificados pues si en el período del alquiler se saltan alguna norma de circulación y les ponen una multa o les quitan puntos, es importante identificar qué conductor ha sido, pues en caso contrario la multa o la detracción de puntos iría al titular del contrato y éste tendría que identificar al conductor.
[1235] En la vía administrativa está contemplada la obligación por parte del titular o arrendatario del vehículo de identificar al conductor, pero no existe esta prjevisión en la vía penal.
En la página "www.guardianesdelasfalto.com" viene un comentario de fecha 12.08.2014 de un guardia civil que narra que patrullando junto a su compañero se encontraron de frente a un coche que había hecho un trompo en mitad de una rotonda quedando parado el vehículo en sentido contrario. Al detenerse junto a él encontraron a los dos ocupantes de pie junto a éste. Ambos mostraban síntomas evidentes de encontrarse bajo los efectos del alcohol, y al preguntar quien conducía se acusaron mutuamente, no pudiendo averiguar quién de los dos era el conductor, pero sí sabiendo que era uno de los dos porque no acusaban a un tercero.

conductor[1237] ***responsable de dicha infracción***[1238]**,** cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido[1239]. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11[1240].

k) Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia[1241] ***de conducción***[1242] ***correspondiente***[1243]***.***

Los agentes tomaron la decisión de trasladar a los dos a dependencias policiales en calidad de detenidos, realizándoles a los dos las pruebas de detección de alcoholemia (uno 1.29 y el otro 1.22), y procediendo a imputar a los dos a la espera de lo que decidiese el juez.

[1236] *El artículo 77.j). del TRLTSV califica como infracción muy grave el incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo de la obligación de identificar al conductor responsable de la infracción que se hubiese cometido con él, cuando hayan sido requerido para ello en el plazo establecido. Pero esta identificación, tal y como establece este artículo,* ***debe ser veraz,*** *porque será contra ese conductor designado contra quien se dirigirá el expediente sancionador, es decir, no sería admisible identificar como conductor, por ejemplo, a una persona que tuviera su residencia en el extranjero, sin acreditar que en el momento de cometerse la infracción se encontraba en España.*

Con esta regulación parece que la administración cierra la posibilidad de que la sanción de aquellas infracciones no notificadas en el acto (cada vez más) puedan ser eludidas mediante el fácil recurso de inventar un conductor ficticio o de facilitar datos de un conductor real pero que se encuentre fuera del alcance del poder sancionador de la Administración.

[1237] *La sanción por no identificar al conductor no es una multa de tráfico sino una sanción administrativa por la falta de colaboración del titular de un vehículo con la Administración.*

Como muchas veces se identifica a una persona insolvente y la Administración es incapaz de cobrar la multa, alguna Jefatura de Tráfico optó por multar al titular del vehículo detrayéndole además los puntos correspondientes a la infracción cometida. Los periódicos del 15.01.2018 se hacen eco de que este comportamiento de la DGT es ilegal tal como sentenció el Juzgado de lo Contencioso número 6 de Madrid que en mayo de 2017 anuló esta sanción. La sentencia recuerda que multar al titular del vehículo, sin saber si era él quien conducía, en lugar de al conductor vulnera los principios de responsabilidad personal y de presunción de inocencia.

[1238] *No basta con identificar verazmente ya que además hay que hacerlo con buena fe. El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 25 de Madrid en sentencia núm. 124/2015, de 18 de marzo condenó a la titular de un vehículo que, cuando fue requerida para ello, había comunicado el nombre del conductor en la penúltima hoja de un texto de 6 folios escrito en letra muy pequeña y apretada, sin destacar el nombre para dificultar que se encontrase. El Juez apreció mala fe, no aceptó su recurso y la condenó al pago de las costas.*

[1239] *20 días naturales, según el art. 93.1 del TRLTSV.*

[1240] *Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento*

[1241] *Los supuestos de conducción sin Permiso o Licencia de Conducción son los siguientes:*

- *Cuando no se haya obtenido nunca una de esas autorizaciones administrativas.*
- *Cuando se trate de permisos o licencias obtenidos en un Estado de la Unión Europea que no habilita para la conducción en España, conforme al artículo 21.b) del Reglamento de Conductores (edad requerida).*
- *Cuando el permiso no esté redactado en castellano y no vaya acompañado de una traducción oficial, de acuerdo con el Art. 21.1.b) del Reglamento General de Conductores.*
- *Cuando el permiso se haya obtenido en Estados no comunitarios que carecen de validez según el Art. 21.2 del citado Reglamento.*
- *Cuando a pesar de haberse obtenido se ha declarado nulidad y perdida de vigencia por concurrir los supuestos de los artículos 47 y 48 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*
- *Cuando se haya declarado la pérdida de su vigencia porque haber desaparecido los conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su otorgamiento y se haya dictado resolución motivada por el Jefe Provincial de Tráfico declarando la pérdida de vigencia.*
- *Cuando se hayan perdido todos los puntos asignados y se haya dictado resolución motivada por el Jefe Provincial de Tráfico declarando la pérdida de vigencia.*

l) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa[1244] ***correspondiente***[1245]**,** con una autorización[1246] que no sea válida por no cumplir los

---

- *Cuando haya una suspensión cautelar mientras se tramitan los procedimientos de nulidad y pérdida de vigencia.*
- *Cuando por una cuestión de orden público y el peligro sea realmente próximo y cierto, el agente puede adoptar las medidas que considere oportunas para evitarlo, incluida la retirada del permiso. Luego tendrá que motivar bien las razones por las que adoptado esa medida.*
- *Cuando se conduzca a pesar de tener el permiso retenido al amparo del Art. 764.4 de la LECr.*
- *Cuando se conduzca a pesar de la intervención por la Policía Judicial al amparo del Art. 770.6 de la LECr.*
- *Cuando se conduzca con quebrantamiento de condena penal que lleve aparejada la privación del derecho a conducir.*

[1242] *Para aclarar lo que ocurre cuando un conductor pierde la vigencia del permiso de conducción por agotamiento de los puntos asignados y vuelve a conducir antes de obtener una nueva autorización para conducir, la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 13/S-131 el 24 de julio de 2013 en la que se ordena que solo se entienda delictiva la conducta cuando se deje pasar el plazo para interponer el recurso de alzada correspondiente sin hacer nada o se notifique al interesado la resolución del recurso de alzada presentado. El conductor podrá ser sancionado administrativamente si conduce en ese período.*

[1243] *Se refiere al permiso o licencia de conducción. Esta infracción puede ser delito de acuerdo con el artículo 384 del Código Penal "al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción". La Audiencia Provincial de Toledo en una sentencia que recoge la edición digital del diario "Expansión" de fecha 07.10.2015 señala que, a la hora de optar por uno de los dos preceptos hay que tener en cuenta que el derecho penal sólo sanciona las conductas más graves y en consecuencia, entiende que, en general, conducir un vehículo de motor careciendo de permiso o licencia será infracción administrativa y sólo si se demuestra, por las circunstancias concretas de los hechos, que ese riesgo es superior al que trata de proteger la norma administrativa podrá hablarse de delito.*

Nuevamente la Sección 1 de la Audiencia Provincial de Toledo en sentencia de 30.09.2016 llega a la conclusión de que se está ante una infracción administrativa pero que sería delito si se pusiese en peligro a terceros usuarios de la vía.

El 26.05.2017 la página oficial del Poder Judicial publica una sentencia del Tribunal Supremo que ***considera delito conducir sin haber obtenido nunca el permiso de conducción.***

La Sala estimó el recurso de la Fiscalía contra una sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo, de 29 de febrero de 2016, que revocó a su vez la condena por delito contra la seguridad vial impuesta por un Juzgado de lo Penal de Toledo a un hombre por conducir un coche por una carretera de la provincia "siendo plenamente consciente de la imposibilidad que le afecta para la conducción de vehículos a motor, por no haber obtenido en ningún momento permiso de conducir o licencia que le habilite oficialmente para conducción de vehículos a motor".

El Supremo establece que se trata de un delito de peligro abstracto: "De la lectura de dicho precepto no se desprende exigencia alguna de un peligro concreto para la seguridad vial, sino la realización exclusivamente de la conducción de un vehículo de motor sin la correspondiente habilitación administrativa, por no haberla ostentado nunca quien pilota tal vehículo de motor". Anula por tanto la sentencia absolutoria de la Audiencia de Toledo y condena al conductor por un delito contra la seguridad vial.

El Tribunal Consitucional en un Auto de 20 de junio de 2018 llega a la conclusión de que "mientras el tipo penal sanciona a quien conduce un vehículo o ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso o licencia que habilite a conducirlos, cualesquiera que sean sus características, el tipo administrativo califica como sancionable la carencia de autorización administrativa específica para conducir el concreto vehículo o ciclomotor que se maneja, pero sin excluir que el conductor tenga licencia para conducir otro distinto". Eso supone que se considera una infracción administrativa conducir con una licencia de tractor o un permiso de ciclomotor, un autobús con 55 pasajeros o un camión de gran tonelaje, siempre que no se ponga en peligro la vidad de nadie y la sanción sería una simple multa.

[1244] *En las infracciones referidas a la documentación del vehículo el responsable es el titular, tal como está indicado en el artículo 82.f) del TRLTSV.*

[1245] *Se refiere al permiso de circulación.*

[1246] *Por ejemplo, una autorización especial de circulación.*

requisitos exigidos reglamentariamente, o incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación[1247].

II) Circular con un vehículo que incumpla[1248] las condiciones técnicas que afecten gravemente[1249] a la seguridad vial.

*[1247] En este apartado el TRLTSV muestra poca precisión ya que considera infracción muy grave el incumplimiento por parte del transportista **de cualquiera** de las condiciones que figuran en la autorización administrativa que habilita para su circulación equiparando esta situación a la conducción con exceso de alcohol, con presencia de drogas o a la conducción temeraria, lo que en principio no parece procedente. Hay que acudir al punto VIII del preámbulo de la Ley 6/2014 de modificación de la ley de tráfico para entender lo que se propone el legislador ya que aquel apartado estaba "dirigido especialmente a los casos de vehículos que lo hacen amparados en autorizaciones complementarias que no cumplen los requisitos de la propia autorización y para los que la sanción no parece haber sido la respuesta adecuada."*

Es lamentable, que no hubieran dejado constancia de aquella preocupación en el texto refundido. Estos vehículos deben cumplir estrictamente con sus específicas condiciones de circulación ya que por sus características pueden representar un grave peligro para otros usuarios de la vía e incluso para la propia vía y esto justifica no sólo la sanción sino también la inmovilización.

Sería de aplicación el art. 12.7 TRLTSV que prohíbe la circulación de vehículos que hayan sufrido una reforma de importancia no autorizada. Como vemos no se castiga sólo realizar la reforma de importancia sin autorización (art. 67 TRLTSV) sino que también se castiga la circulación en esas condiciones. Si se denuncia la realización de la reforma sin autorización el sancionado sería el titular. A pesar de que el conductor es el que circula y parece que por ello debiera ser sancionado, La Guía Codificada de Infracciones de la DGT del 11.06.2018, sanciona sólo al titular por infracción grave o muy grave, en este último caso cuando afecte gravemente a la seguridad vial.

[1248] Tendría que decir: "Circular con un vehículo cuyas condiciones técnicas afecten gravemente a la seguridad vial" o "Circular con un vehículo que incumpla gravemente las condiciones técnicas que afecten a la seguridad vial".

***Si se incumple lo que hace que el vehículo esté en malas condiciones no se puede decir que sea una conducta equivocada,** por ello es lamentable que el legislador no haya prestado más atención al texto de la Ley y permita que puedan deducirse interpretaciones como ésta, más allá de que se haya querido sancionar el mal estado del vehículo.*

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, señala en su art. 1 que "El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

*En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; **no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos".***

Con lo cual en el caso de que el vehículo fuera de alquiler y los frenos estuviesen en mal estado nos encontraríamos que el conductor sería sancionado por ese motivo por el TRLTSV y tendría que hacer frente a la responsabilidad civil en caso de accidente, lo que no parece que tenga mucho sentido. Las empresas de alquiler incluyen una claúsula en el contrato indicando que entregan el vehículo en perfectas condiciones y el conductor se ve obligado a demostrar que no fue así, lo que resulta bastante tedioso y complicado. Debería incluirse un apartado que dijese "excepto cuando la responsabilidad corresponda al titular".

[1249] Estaría incluido en este apartado circular con un vehículo cuya Inspección Técnica hubiera sido declarada desfavorable o negativa sin haber superado de nuevo la inspección.

Sería interesante que el Reglamento General de Circulación aclarase cuales son las condiciones técnicas que afectan gravemente a la seguridad vial. Manipular un cuentakilómetros, ¿se considera una infracción contemplada en este apartado o en el apartado "o"? También podría entenderse que circular con un vehículo con el volante a la derecha también afectaría a la seguridad vial incluso gravemente si no se está habituado, pero dado que eso afectaría a la libre circulación de personas no está prevista ninguna limitación.

***El articulo 7.a) del Real Decreto 920/2017,** de 23 de octubre por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos -ITV- (BOE núm. 271, de 08 de noviembre), establece: "a) Tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.*

m) Participar o colaborar[1250] en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad[1251].

n) [1252]Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente[1253], así como la ***retirada, ocultación, alteración o deterioro[1254] de la señalización[1255]*** permanente u ocasional.

ñ) No instalar[1256] la señalización de obras[1257] o hacerlo incumpliendo la normativa vigente[1258], poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que realice el informe y atestado, será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio, después de la preceptiva reparación, comunicándolo tanto al interesado como a la Dirección General de Tráfico. Recibida dicha comunicación, la Dirección General de Tráfico dictará resolución imponiendo, en su caso, la inspección extraordinaria al vehículo".

Asimismo, el artículo 11.3) del mencionado Real Decreto, determina: "Los defectos calificados como muy graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas. En este supuesto, el traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo. Una vez subsanados los defectos, se deberá presentar el vehículo a inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección negativa".

El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes, en su art. 9.b dispone: "Podrán ser instalados determinados elementos o conjuntos usados, reconstruidos por talleres especialistas, expresamente autorizados por el Ministerio de Industria y Energía, para la utilización exclusiva de éstos en las reparaciones que ellos efectúen en vehículos, cuyos modelos incorporen el conjunto reconstruido, previa conformidad escrita del cliente y siempre que el taller se responsabilice también por escrito de que tales conjuntos se hallan en buen estado y ofrecen suficiente garantía".

[1250] El titular del vehículo está necesariamente implicado y hacia él se dirige la denuncia. También puede ser denunciada una persona o empresa que haya colaborado en la manipulación.

1251 La Instrucción 10/TV-67, de 21 de mayo, referida a "Instrucciones para ejecución de servicios de vigilancia por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante el año 2010", en su punto 4.8) -Tacógrafos-, determina: "Las denuncias que se formulen por comisiónes de infracciones a la LTSV en esta materia, se remitiran a la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que se haya detectado el hecho y las que lo sean como consecuencia del incumplimiento de lo establecido en la normativa sobre ordenación del transporte terrestre, lo serán a los órganos encargados de las Comunidades Autónomas competentes en la materia.

Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento de este dispositivo, constituye infracción tipificada como grave (art. 77.m) LTSV) que lleva aparejada para el conductor que participe o colabore la pérdida de 6 puntos".

[1252] Las infracciones recogidas en el artículo 77. n), ñ), o), p), q) y r) son infracciones por hechos ajenos a la circulación. El art. 80.2d indica que se sancionarán con una multa de entre 3.000 y 20.000 €.

[1253] Este apartado está motivado por los casos de inicios de obras sin conocimiento previo de quienes pueden y deben informar a los conductores, lo cual genera situaciones de malestar para los ciudadanos, desconocedores en ocasiones de que en una carretera existe una incidencia importante.

[1254] El deterioro puede ser provocado o debido al paso del tiempo. Debiera aclararse esto ya que, si existiese una señal deteriorada por el paso del tiempo, también sería responsable el organismo encargado del mantenimiento de esa señal.

[1255] Pintarrajear una señal es infracción muy grave. No se entiende porque en el punto r) dice que se debe reparar el daño causado a la infraestructura de la vía y sin embargo han omitido la obligación de reparar la señalización cuando se ha dañado de forma voluntaria.

[1256] Esta infracción, que si bien no estaba recogida en la Ley de Seguridad Vial, ya era objeto de tratamiento, regulación y sanción en la normativa de Carreteras, donde se establece que la realización de dichas obras, tendrá la consideración de infracción leve, grave o muy grave, según en que parte de la vía se lleven a efecto. Asi, en el art. 110 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm.228, de 23 de septiembre), se establece:

110.2.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o

o) ***Incumplir las normas que regulan las actividades industriales***[1259] que afectan de manera directa[1260] a la seguridad vial[1261].

p) ***Instalar inhibidores de radar***[1262] ***o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.***

q) ***Incumplir las normas***[1263] ***sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores***[1264] autorizados o acreditados[1265] por el Ministerio del

---

incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.
110.3.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.
110.4.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

[1257] *Una infracción que se aplicaría a la empresa autora del hecho.*

[1258] *Instrucción 8.3-IC. Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Orden de 31 de agosto de 1987, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo); Señlalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras (Orden Circular 15/2003, del Ministerio de Fomento; Intensificación y ubicación de carteles de obras (Orden Circular 16/2003, del Ministerio de Fomento) y Señalización móvil de obras (Monografía Ministerio de Fomento).*

[1259] *Así podría ser sancionada la manipulación del cuentakilómetros o trucar, por ejemplo, la velocidad o el tubo de escape de una motocicleta o ciclomotor. También serían denunciadas por este artículo las empresas autorizadas para manipular placas de matrícula que cometiesen alguna infracción relacionada con su actividad.*
En este último caso nos encontramos que el Codificado de infracciones de Tráfico de la DGT no contempla esta infracción por lo que si se comete, los funcionarios desconocen como darla de alta en el sistema.

[1260] *Debiera aclararse cuales son esas actividades industriales. Si una empresa está situada cerca de una vía y emite humos que dificultan, en función del viento, la visibilidad en esa vía, nos encontraríamos con una afectación indirecta ya que el propósito de la empresa no era inundar de humo la carretera.*

[1261] *Entre esas actividades industriales podría incluirse la utilización de piezas de segunda mano para reparar un vehículo. El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes indica que un taller siempre ha de utilizar recambios nuevos, además de entregar al cliente los sustituidos. Un taller sólo podrá recurrir a piezas usadas si no las hubiese en el mercado o el cliente aceptase el empleo de esas piezas pero, en ambos casos, siempre debería contar con la autorización por escrito del cliente. Además, no se pueden nunca utilizar recambios usados al reparar elementos activos o conjuntos de los sistemas de frenado, suspensión y dirección del vehículo.*

[1262] *Aquí no se refiere a conducir vehículos con inhibidores (apartado "h") sino a instalarlos, por ejemplo, en un taller de automóviles. Estamos ante un ejemplo de actividad industrial que afecta a la seguridad vial lo que implica sanciones especiales. Otro ejemplo sería por ejemplo trucar motocicletas o ciclomotores. La sanción oscila entre 3.000 y 20.000 €, y puede además implicar la suspensión de la autorización administrativa con la que ejercen su actividad.*

[1263] *Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre) y Real Decretro 170/2010, de 19 de feberero, por el que se aprueba el Reglamento de Centros de Reconocimiento destinados a verificar las Aptitudes Psicofisicas de los Conductores (BOE núm. 54, de 3 de marzo).*
El art. 80.3 TRLTSV indica que "se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades".

[1264] *"Cuando no hay facultativos ni medio alguno o suficiente para las exploraciones o cuando todo se reduce a un mero interrogatorio del interesado o no se realizan las mínimas comprobaciones o exploraciones, nos hallamos en el ámbito penal. También cuando ante una manifiesta y relevante deficiencia*

Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten ***a la cualificación de los profesores***[1266] ***o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza,*** a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección[1267].

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo[1268]***,*** cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa[1269] o se hayan incumplido las condiciones de la misma, ***con independencia de la obligación de la reparación del daño causado***[1270]***.***

[1271] *(No detenerse en un paso a nivel).*

---

o enfermedad conocida nada se dice. En estos casos el reconocimiento es una ficción, no existe. Sólo hay un «papel» que encubre la inexistencia absoluta de actividad facultativa" (Memoria del Fiscal de Seguridad Vial incluida en la Memoria de 2010 de la Fiscalía General del Estado). Véanse los artículos 390.1. 2º y 28 a) y b) del Código Penal.

Debieran detallarse mucho más las responsabilidades de los Centros de Reconocimiento de Conductores por la mala praxis. Se dan casos en que una persona carece de vista en un ojo y sin embargo el centro no detecta esta limitación, porque, por ejemplo, el interesado tapó un ojo y luego al indicarle que tapase el otro, volvió a tapar el mismo, y no está clara la sanción en estos casos. Fue sancionado el Centro por no haber llevado a cabo el reconocimiento ya que la JPT entendió que al no apreciar el facultativo la falta de visión en un ojo, eso implicaba que el reconocimiento no tuvo lugar.

[1265] *Debiera aclarar la diferencia existente entre autorizados y acreditados ya que los acreditados deben ser previamente autorizados.*

[1266] *La cualificación de los profesores puede verse afectada por otras leyes. Así la Ley 26/2015, de 28 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio), de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, introdujo un nuevo requisito para acceder a profesiones, actividades u oficios que impliquen contacto habitual con menores, así como para ejercerlas ya que ahora se exige no haber sido condenado en sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual. Se acredita esa circunstancia mediante un certificado negativo gratuito expedido por el Registro Central de delincuentes sexuales. Lo que no ha aclarado hasta ahora el Ministerio de Justicia es que se debe entender por "habitual". Esto afecta a los profesores que tienen contacto con menores que quieren obtener el permiso de ciclomotor, el A1 o alguna de las licencias.*

[1267] *Es decir, no se refiere sólo a los funcionarios inspectores de la DGT o de las Jefaturas Provinciales de Tráfico sino también a los inspectores de las Conserjerías de Salud de las Comunidades autónomas.*

[1268] *El periódico digital "larioja.com" informa en su edición de 14.07.2015 de la detención del conductor de una cosechadora que iba derribando, mientras recorría 5 km, todo tipo de señales verticales debido a la anchura del vehículo. Habría cometido un delito de conducción temeraria, otro contra la seguridad del tráfico al alterar la señalización y otro por daños en la vía pública.*

[1269] *La redacción no es la mejor, ya que parece que se puede pedir autorización administrativa para causar daños en la infraestructura de la vía. Quedaría mejor si dijese "Provocar alteraciones en la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo careciendo de la correspondiente autorización administrativa o causar daños en la infraestructura de la vía, en cuyo caso, además, se debe reparar el daño causado."*

[1270] *La Guía Codificada de Infracciones de la DGT del 11.06.2018, asigna esa responsabilidad al Titular o al Arrendatario a largo plazo. No contempla sanciones ni para el conductor ni para el cargador de la mercancía.*

[1271] *El TRLTSV no tipifica con claridad esta infracción ni tampoco se encuentra convenientemente clarificada en el RGC. Habría que encuadrarla dentro de la conducción negligente o temeraria. En Ontario (Canadá) se retiran 5 puntos del permiso al conductor de un autobús que no se detiene en un paso a nivel sin barreras, antes de cruzarlo.*

Artículo 78. Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.

1. ***Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación de asegurar***[1272] ***los vehículos a motor***[1273] ***se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica***[1274]***.***
2. ***Las estaciones*** de inspección técnica de vehículos ***requerirán la acreditación del seguro obligatorio en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito***[1275]***.***

Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.

Las infracciones a lo previsto en el artículo 52[1276] se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en ***la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios***[1277]***.***

[1272] *Mediante una multa de 601 a 3005 €, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la ausencia de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción (con posible reducción del 50% si se utiliza el procedimiento abreviado) y el posible depósito o precinto del vehículo, mediante el procedimiento sancionador de tráfico y siendo el competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico o los órganos previstos en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias. Del importe de la sanción se entregará el 50% al Consorcio de Compensación de Seguros (Art. 3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor).*
La obligación de asegurar los vehículos se encuentra regulada en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre) y en el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre). Ver también Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DOUE núm. L 263 de 7 de octubre), relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, asi como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.
[1273] *Aunque según el TRLTSV, el ciclomotor no es un vehículo a motor, a efectos de la Ley de Seguro, sí lo es y tiene que estar asegurado. Aquí tendría que haber añadido "… y ciclomotores".*
[1274] *Los ciclos no tienen obligación de asegurarse lo que no significa que no puedan hacerlo. La ausencia de seguro no exime de su responsabilidad civil a un ciclista que causa daños, teniendo que pagar esos daños de su bolsillo.*
En algunos países, como es el caso de Suiza, tienen que tener contratado un seguro de responsabilidad civil.
[1275] *La redacción de este apartado es un poco absurda. Parece que el conductor se entera al final del recorrido por la línea de inspecciones de que la inspección no va a ser favorable. Sería mucho mejor que indicase que antes de la realización de la inspección, el personal de la estación ITV comprobará que el vehículo está asegurado y si no lo estuviese no procederá a la inspección.*
Además, el legislador se olvidó de indicar en el TRLTSV que tipo de infracción comete una estación ITV si considera favorable la inspección a un vehículo que carece de seguro. Además, sería interesante aclarar si esa inspección seguiría teniendo validez una vez que se suscribiese una póliza de aseguramiento.
Véase el art. 8.3) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
[1276] *Ese artículo se ocupa de la publicidad en relación con vehículos a motor.*
[1277] *Título IV, Capítulo I del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (BOE núm. 287, de 30 de noviembre).*
Dentro de las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios, figura en su articulo 49:

CAPÍTULO II

[1278]**Sanciones**[1279].

Artículo 80. Tipos[1280].

1. ***Las infracciones leves***[1281] serán sancionadas con multa[1282] de hasta[1283] ***100 euros***[1284]**,** las ***graves***[1285] con multa de ***200 euros,*** y las ***muy graves***[1286]**,** con multa de

---

f) "El incumplimiento de las normas relatives a registro, norrnalización o tipificación, etiquetado, envasado y publicidad de bienes y servicios".
g) "El incumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en cuanto afecten o puedan suponer un riesgo para los consumidores y usuarios" .
l) "El uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios".
Por su parte el art. 51 señala que:
"Las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios previstas en esta norma seran sancionadas por las Administraciones públicas competentes con multas de acuerdo con la siguiente graduaci6n:
■ Infracciones !eves, hasta 3.005,06 euros
■ Infracciones graves, entre 3.005,07 euros y 15.025,30 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quintuplo del valor de los bienes o servicios objeto de Ia infracción.
■ Infracciones muy graves, entre 15.025,31 y 601.012,10 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quintuplo del valor de los bienes o servicios objeto de infracción. En el supuesto de infracciones muy graves, la Administración pública competente podra acordar el cierre temporal del establecimiento, instalacion o servicio por un plazo máximo de cinco años. En tal caso, sera de aplicación Ia legislación laboral en relacion con las obligaciones de Ia empresa frente a los trabajadores".
Véase también el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, por el que se regulan las infracciones y sanciones en materia de defensa del consumidor y de la producción agro-alimentaria (BOE núm. 168, de 15 de julio).
[1278] Debiera titularse "Sanciones y Premios" o "Sanciones y Distinciones" e incluir, por ejemplo, la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial que figura en el Decreto 2464/1974, de 9 de agosto.
El TRLTSV adolece de un excesivo ánimo sancionador. En muchos países o en algunas ciudades o regiones de esos países se premia la buena conducción, por ejemplo, en Dubai, Singapur, Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos o incluso en Bélgica o Francia. Los premios consisten en puntos adicionales, en vales de combustible, en billetes de lotería, en rebajas en el seguro, etc. A veces van acompañados de Certificados de Méritos como buen conductor. En general, los resultados son satisfactorios.
[1279] La Ley 18/2009, de reforma de la LTSV en materia sancionadora estableció una multa económica fija para cada tipo de infracción y suprimió la suspensión temporal del permiso de conducción.
Esta ley suprimió la sanción por no llevar en el vehículo el recibo del seguro, pero no eximió de la obligación de llevarlo. Existen otros comportamientos obligatorios que tampoco son objeto de sanción tal como se puede comprobar en el art. 121.3) del RGC: "Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo". En esos casos el RGC debiera decir "Se recomienda a los peatones que circulen por la acera de la derecha…".
Las infracciones referidas a no respetar los límites de velocidad se rigen por un baremo propio.
[1280] Las personas tienen temor a dañarse a si mismos o a dañar a otros o incluso a bienes cuando circulan por las vías públicas pero ese temor no es suficiente para conseguir un adecuado comportamiento en materia de seguridad vial y por ello la ley dispone de sanciones para corregir esos comportamientos.
[1281] Hay un enorme margen de discreción para las Administraciones competentes en materia de tráfico. Así las multas leves pueden oscilar, por ejemplo, entre los 60 € que supone no llevar el permiso de conducción encima, salvo que se lleve el de circulación y la tarjeta ITV ya que en este caso sólo se recibiría una advertencia, tal como señala la Guía Codificada de Infracciones de la DGT de 11.06.2018, (Art. 59.2 TRLTSV y Art. 3.2 del RGCond), los 80 que se imponen a los ciclistas por no llevar una prenda reflectante (Art. 43.4 TRLTSV y 98.3 RGC), o no comunicar cambios en los datos personales del permiso de circulación (Art. 59.1 TRLTSV y Art. 30.2 RGV), a los 100 que supone "comportarse indebidamente en la circulación" (Art. 10.1 TRLTSV y Art. 2 RGC).
Si un peatón cruza la calzada indebidamente también sería infracción leve.

500 euros[1287]. No obstante, ***las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad[1288] se sancionarán*** en la cuantía prevista ***en el anexo IV.***

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, ***en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta[1289] que:***

Ese poder asumido por la Administración respecto a las infracciones leves no está controlado por el TRLTSV o por uno de sus reglamentos, salvo en la cuantía máxima de la multa, sino que lo está, aunque no es de aplicación obligatoria, en una publicación propia, que en el caso de la DGT es la Guía Codificada de Infracciones.

[1282] Según la página web de la DGT las multas se pueden pagar: por Internet, llamando al 060, en Correos, con tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro) o en cualquier sucursal de La Caixa (Caixabank).

[1283] Las multas de las infracciones leves son modulables mientras que en el caso de las graves y muy graves son fijas.

[1284] Esto supone que pueden los distintos ayuntamientos sancionar con diferentes importes una infracción muy común, el mal estacionamiento. Así en un ayuntamiento se puede sancionar con 50, en otro con 60, etc., lo que no tiene mucho sentido.

[1285] Las sanciones firmes por infracciones graves (salvo que se trate de infracciones que no llevan aparejada la pérdida de puntos y se haya optado por el procedimiento sancionador abreviado) quedarán reflejadas en el Registro de Conductores e Infractores y serán canceladas de oficio, a efecto de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción (art. 113.4, TRLTSV).

[1286] Las sanciones no pueden consistir solamente en multas y los delitos en penas de cárcel. Es importante que el infractor vea el posible resultado de su infracción. El obligarlo a visitar el depósito de cadáveres o un quirófano durante una operación a un herido de tráfico (con permiso de la familia de las víctimas) o el realizar trabajos en beneficio de la comunidad en un centro de parapléjicos puede ayudarles a comprender el dolor que pueden causar y motivar un cambio en su conducta.

Las anotaciones de las sanciones muy graves se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción (art. 113.4, TRLTSV).

[1287] Las sanciones por infracciones leves no computan a efectos de antecedentes en el registro de Conductores e Infractores (art. 113.1 TRLTSV).

[1288] Importes de 100 a 600 €. Admiten reducción del 50%.

[1289] La Ley debiera dar más libertad al juez para proponer alternativas a una multa económica. Las multas adolecen siempre de la injusticia que supone sancionar a unas personas con pocos recursos frente a otras que disponen de ellos en abundancia.

Una situación mucho más igualitaria se produce con la retirada del permiso y la prohibición de conducir durante cierto tiempo y se evita la repetición de las infracciones. A muchos conductores les duele más la prohibición de conducir que la multa, ya que no pueden conducir el vehículo que a veces aman tanto. Los contrarios a esta tesis dicen que un rico siempre podrá tomar un taxi o contratar a un conductor y que además un profesional que necesita el permiso de conducción para trabajar sufriría un castigo mayor que el resto de los conductores.

El periódico "El País" de 07 de enero de 2010 se hace eco de una sanción a un millonario suizo que batió todos los récords de las multas de tráfico de su país al ser sancionado con 202.415 euros por un juez. El motivo fue un exceso de velocidad al circular a 137 kilómetros por hora en un pueblecito suizo. La penalización en Suiza no depende de un baremo de velocidad -tantos euros según los kilómetros por hora de exceso- sino de la riqueza (o pobreza) del infractor. Así, la sanción se ha calculado tras valorar las posesiones del conductor, cuyo nombre no se ha hecho público, en una cifra próxima a 16 millones de euros. Además, era reincidente, lo que aumentó la sanción. También en Finlandia o Alemania se actúa de la misma forma.

El Abendzeitung, un periódico bávaro comenta el 27.08.2015 que un conductor fue sancionado con una multa de 1,65 millones de euros, por sustituir su matrícula por una lámina adhesiva. Se tuvieron en cuenta sus ingresos y que la lámina reflejaba la foto del radar impidiendo su lectura. En su recurso el denuciado alegó que la matrícula la había cambiado por motivos ópticos y aerodinámicos, que era legible y que circular sin matrícula sólo suponía una multa de 60 €, sin pérdida de puntos.

La Agencia EFE en un despacho de 05.03.2009 informa que la multa de tráfico más alta impuesta en Finlandia hasta la fecha la recibió en enero de 2002 un ejecutivo de Nokia, Anssi Vanjoki. Entonces, Vanjoki

a) ***Las infracciones previstas en el artículo 77.c) y d) serán sancionadas con multa de 1.000 euros***[1290]***.*** En el supuesto de conducción con tasas de alcohol

---

fue sancionado con 116.000 euros por conducir su motocicleta por el centro de Helsinki a 75 kilómetros por hora, 25 kilómetros por encima del límite, aunque finalmente un juzgado le rebajó la multa a 6.000 euros.
Por otra parte, la revista digital "Motor a fondo" en su edición de 16 de junio de 2014 señala que una conocida carrera para millonarios, la ***Gumball 3000*** *terminó el pasado 12 de junio después de unas 3.000 millas de ruta entre Miami, que fue el punto de partida, e Ibiza, que fue el punto final. Esta nueva edición terminó sin accidentes y víctimas mortales. Eso sí, los 50 participantes no se libraron de 101 multas de la Guardia Civil y 45 de los Mossos d'Esquadra, por exceso de velocidad. En Barcelona hubo un conductor que fue denunciado en tres ocasiones. Llegó a circular a 214 km/h en una vía limitada a 120 km/h.*
El diario Las Provincias de Valencia en su edición de 15.11.2014 añade que las Direcciones Generales de la Guardia Civil y de Tráfico informaron el día anterior que en las carreteras valencianas fueron sorprendidos por los agentes dos conductores que circulaban a 217 y 227 km/h respectivamente, cuando participaban en aquella carrera.
En España, en la R-4, fue detectado el 21.03.2016 un conductor discapacitado (le faltaba una pierna) que tenía la conducción limitada a 100 km/h, conduciendo a 297 km/h. Eso supone recorrer un campo de fútbol de 105 m en 1,27 segundos. Al ser un delito, fue tramitado por juicio rápido. A pesar de tener todos los puntos retirados, el fiscal propuso una multa de 3.600 € y un año de retirada del permiso, lo que fue aceptado por el acusado. Esta es la pena habitual en estos casos en los que no se pone en peligro la vida de otros. En 2014 se iniciaron en los juzgados 752 procedimientos penales por exceso de velocidad, de los que 454 acabaron en sentencias condenatorias.
En nuestro país en el tema de las multas puramente económicas parece que no hemos mejorado mucho y al tratar a todos por igual independientemente de sus ingresos, nos recuerda a la "redención en metálico" que pagaban las familias pudientes (desde las Cortes de Cádiz hasta 1912) para que, sus hijos no hiciesen el servicio militar.
Siempre ha habido autoridades con imaginación para proponer sanciones alternativas e inteligentes, así el diario ABC de 31.08.1960 destaca que el Jefe de la Policía Municipal de Tudela obligó a un joven ciclista a acudir 1 hora diaria a la Academia municipal hasta aprender totalmente el Código de la Circulación después de una disputa con un policía local.
Castigar con multas el consumo de alcohol o drogas sin comprobar los motivos porque una persona toma esas sustancias no es la mejor opción para que esa persona abandone esas conductas. Hay que tratar el dolor psicológico que ya existía en la persona antes de convertirse en adicta.
En 2009 hubo varias proposiciones en el Congreso para retirar la multa por utilizar el móvil si se instalaba un sistema manos libres y también se propuso permitir instalar un contestador en el vehículo que informase que el conductor iba conduciendo.
En algunos países se puede evitar el pago de ciertas multas si se asiste a un curso de sensibilización gratuito sobre las consecuencias de no respetar las reglas de circulación.
[1290] *Estas sanciones no son leves, graves o muy graves. Al duplicar el importe de las muy graves, queda la duda si se podrían calificar de "gravísimas".*
Los legisladores conscientes de que el alcohol y las drogas están detrás de un porcentaje muy importante de accidentes graves consideraron necesario aumentar el reproche hacia este tipo de conductas y por ello las infracciones relativas a la reincidencia en el último año en el caso del alcohol o la presencia de drogas se separan del criterio sancionador general y la multa que conllevan se sitúa en un escalón superior, además de la consiguiente detracción de puntos.
La sanción de 1.000 €, que se reduce a 500 € por pronto pago, se va aplicar a:

- *Conducir con presencia de drogas en el organismo, por mínima que sea, y se tengan o no antecedentes.*
- *Conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida reglamentariamente cuando el conductor haya sido sancionado, por cualquier administración con competencia en materia de tráfico, en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, debiendo estar anotada la sanción en el Registro de Conductores e Infractores y ser visible para los agentes, así como el que circula con una tasa que supere el doble de la permitida, en el artículo 20 del RGC, en función del vehículo que se conduzca (Véase el Compendio de Instrucciones de la DGT, de 08.05.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114).*
- *Incumplir los conductores de vehículos y demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, la obligación de someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.*

En este último caso, un peatón, un jinete o un ciclista también serían sancionados con una multa de 1.000 €.
En otros países como Alemania se ha optado por exigir al conductor, para poder volver a conducir, que presente un informe médico que certifique que no ha consumido ninguna droga durante un plazo que va de

superiores a las que reglamentariamente se establezcan[1291], esta sanción ***únicamente se impondrá al conductor***[1292] que ya hubiera sido sancionado en el año[1293] inmediatamente anterior[1294] por exceder la tasa de alcohol permitida[1295], así como ***al que circule con una tasa***[1296] ***que supere el doble***[1297] ***de la permitida.***[1298]

b) ***La multa por la infracción prevista***[1299] en el artículo 77j)[1300] ***será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave***[1301]***.***

---

un año a cinco años. Existen test médicos que permiten comprobar si existen rastros de drogas en el organismo que acrediten un consumo reciente.

[1291] *Se castiga la reincidencia en consumo de alcohol pero no de drogas.*

[1292] *Como el agente no conoce en muchos casos los antecedentes del conductor, éste podría abonar la multa para acogerse al Art. 12.2 del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico que indica: "**El abono del importe de la multa** indicado en la notificación de la denuncia, tanto si es señalado por el agente en el acto de la denuncia, como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, **implicará la terminación del procedimiento** una vez concluido el trámite de alegaciones sin que el denunciado las haya formulado, …", y de esa forma, con el pretexto de que ya realizó el abono, negarse a pagar la nueva cantidad que pueda fijar la unidad de sanciones de la Jefatura de Tráfico.*

[1293] *Hubiera quedado mucho más preciso si indicase en los últimos doce meses ya que con esta redacción podría interpretarse que una infracción cometida en febrero del año anterior todavía sigue repercutiendo sobre otra cometida, por ejemplo, en mayo del año siguiente.*

[1294] *Se echa de menos en la Ley, que no existiese una disposición transitoria que aclarase lo que iba suceder con los procedimientos sancionadores afectados por este apartado ya que una vez entrada en vigor la reforma de la Ley iba a haber muchas sanciones que se harían firmes con posterioridad y que se correspondían con infracciones que tuvieron lugar durante el año anterior a la entrada en vigor de la Ley.*

[1295] *En este supuesto basta con la presencia de 0,51 mg/l de aire espirado para que se aplique esta sanción. Una alternativa a esta sanción económica tan importante sería obligar a la persona a realizar una estancia en un centro terapéutico que trate la adicción al alcohol.*
No se tendrían en cuenta los antecedentes existentes en el ámbito penal.

[1296] *No hay una tasa única. Se refiere a las tasas que figuran en el art. 20 del RGC.*

[1297] *El cálculo de todas las tasas de alcohol y, en este caso, la determinación de estar en presencia del «doble de la permitida» ha de tener en cuenta los márgenes de error establecidos a tal efecto en el Anexo II de la Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, que regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado, y que el apartado 2.3 del referido Anexo II establece en:*

- *0,030 mg/l para todas las concentraciones menores o iguales a 0,400 mg/l;*
- *7,5% del valor verdadero de la concentración para toda concentración mayor de 0,400 mg/l y menor o igual de 1 mg/l;*
- *20% del valor verdadero de la concentración para toda concentración mayor de 1 mg/l.*

[1298] *Se echa de menos que no diga "reglamentariamente". Hay que tener en cuenta que esto significa que se aplica lo dispuesto en el art. 20 RGC, es decir a partir de 0,25 mg/l en aire espirado o de 0,5 g/l en sangre para los conductores en general, (si pasa de 0,60 mg/l en aire espirado o 1,2 g/l en sangre pasa a ser delito) y de 0,3 g/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado para conductores noveles y profesionales.*
Cabe recordar los todavía vigentes criterios mantenidos en la Instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado, que establece que "por encima de la tasa de 0,4 mg/l en aire espirado, se ejercerá normalmente la acción penal en función de los signos de embriaguez y de las anomalías en la conducción. Aun cuando éstas últimas no concurrieren, puede ejercitarse la acción penal en los casos de claros signos o síntomas, siempre con una adecuada valoración de las circunstancias. Por debajo de 0,40 mg/l en aire espirado y con idéntica ponderación, se hará sólo de modo excepcional."

[1299] *Una vez más vemos la injusticia que suponen las multas pecuniarias que se aplican sin tener en cuenta los recursos económicos del infractor ya que hay conductores que prefieren pagar el recargo de una multa por no identificar al conductor que perder puntos y correr el riesgo de tener que hacer un curso de recuperación total.*
En caso de no identificar al conductor que ha cometido una infracción el importe de la multa se graduará en función del tipo de infracción original.

c) La infracción recogida en el artículo 77.h)[1302] se sancionará con multa de 6.000 euros[1303].

d) Las infracciones recogidas en el artículo 77. n), ñ), o), p), q) y r) [1304] se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros[1305].

- *Si la infracción original es leve: el doble de la misma [100 € (o menos) = 200 €].*
- *Si la infracción original es grave: el triple de la misma [200 € = 600 €].*
- *Si la infracción original es muy grave: el triple de la misma [500 € = 1.500 €].*

[1300] *Por no identificar al conductor. Caso de incumplimiento de dicha obligación se sancionará al titular del vehículo por la comisión de una infracción muy grave. Los datos facilitados deben incluir el número de permiso o licencia de conducción.*
Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, esta copia podrá ser sustituida por la copia del contrato de arrendamiento.
Si el titular hubiese comunicado al Registro de Vehículos de la DGT el conductor habitual, quedará exonerado de tener que identificar al conductor.
La sanción deja de tener un importe máximo y pasa a depender de la infracción originaria. No admite reducción del 50%.
Es una multa muy discutible porque no tiene en cuenta el nivel de renta del titular y se convierte en una forma indirecta de "comprar" puntos.
Recientemente en Italia la Corte Constitucional resolvió un recurso de inconstitucionalidad contra lo que se denomina en aquel país la "doble multa", es decir, la multa por la infracción a la que se añade la multa por no identificar al conductor y validó su existencia tal como figura en el nuevo "Codice della Strada". En aquel país se exige para identificar al conductor una copia compulsada de su permiso; en España sólo en el caso de los extranjeros no inscritos en el registro de conductores e infractores y sin obligación de que sea compulsada.

[1301] ***Los medios de identificación,*** *por parte del titular, del conductor responsable de una infracción son:*

- ***Por correo:*** *devolviendo el impreso que ha recibido, debidamente cumplimentado, a la Jefatura Provincial de Tráfico o al Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas.*
- ***Por fax:*** *remitiendo el impreso debidamente cumplimentado.*
- ***A través de internet:*** *www. dgt.es*
  - *No es posible identificar desde la página web a conductores que no residan en territorio español. Tendrá que hacerse por escrito.*
  - *No es posible identificar desde la página web a conductores que carezca de permiso o licencia de conducir adecuado para el vehículo con el que se ha cometido la infracción. Tendrá que hacerse por escrito.*

[1302] *Conducir vehículos que tengan mecanismos inhibidores de radar. Se trata de que al infractor no obtenga ventaja del incumplimiento de la Ley. No admite reducción del 50%. Dado que estos aparatos sólo tienen como utilidad inhibir radares debiera disponerse su comiso para seguir evitando su uso.*

[1303] *Esta sanción tan abultada no desanima a todos los infractores. La agencia EFE en un despacho fechado en Barcelona informa que el día 27.04.2015 la policía autonómica de Cataluña denunció a un conductor por llevar instalado un sistema de detección de radares y un inhibidor láser que provoca que los radares den error de lectura y no puedan detectar ni fotografiar el vehículo infractor. Según la agencia de noticias el conductor fue sancionado con una multa de 200 € por infracción grave contemplada en el artículo 18.3) del RGC (anterior art. 65.4g) de la LTSV), lo que le supuso la detracción de 3 puntos de su permiso de conducción y deberá abonar otra multa de 6.000 euros por violar el anterior artículo 65.5 h de la LTSV que prohibía llevar inhibidores láser. En total pues, el conductor fue sancionado con 6.200 euros y con la detracción de 9 puntos del permiso.*

[1304]

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.
o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
p) Instalar inhibidores de radar en los vehículos.
q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores que afecten a la cualificación de los

3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77q)[1306] ***se podrá imponer***[1307] la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades[1308].

La realización de actividades[1309] durante el tiempo de suspensión de la autorización[1310] llevará aparejada además ***una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos***[1311]***.***

---

profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales.

r) Daños en la vía o circulación: causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

[1305] *Ese margen a favor de la administración es sorprendente ya que no detalla por franjas la sanción que se va a aplicar.*

[1306] *Se refiere a las autoescuelas y a los centros psicotécnicos.*

[1307] *Vemos que* ***es una sanción potestativa y modulable*** *en cuanto a su duración y, en todo caso, adicional a la multa prevista en el art.80.2 d) TRLTSV.*

[1308] *Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), en su artículo 37, dedicado a la suspensión cautelar e intervención inmediata de las autorizaciones, establece:*

"1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de la autorización de apertura y las de ejercicio del personal directivo y docente, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público, en cuyo caso el Jefe Provincial de Tráfico que conozca del expediente ordenará, mediante resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas crea necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

2. Durante la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización de apertura no se admitirán nuevas solicitudes para la práctica de las pruebas de obtención de permiso y licencia de conducción hasta que se subsane la deficiencia y la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente.

3. Cuando la suspensión cautelar e intervención inmediata afecte a las autorizaciones de ejercicio del personal directivo o docente, el titular de la autorización no podrá desempeñar sus funciones directivas o docentes.

4. En los casos a que se refieren los apartados 2 y 3 anteriores, la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente".

[1309] *Quedaría mejor si dijese "La realización de actividades relacionadas con la autorización durante el tiempo de su suspensión …"*

[1310] *Es necesario tener en cuenta que la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de seguridad ciudadana , dispone que (art. 39.2):*

"La multa podrá llevar aparejada alguna o algunas de las siguientes sanciones accesorias, atendiendo a la naturaleza de los hechos constitutivos de la infracción: (...) c) La suspensión temporal de las licencias, autorizaciones o permisos desde seis meses y un día a dos años por infracciones muy graves y hasta seis meses para las infracciones graves, en el ámbito de las materias reguladas en el capítulo IV de esta Ley. En caso de reincidencia, la sanción podrá ser de dos años y un día hasta seis años por infracciones muy graves y hasta dos años por infracciones graves."

Autorizaciones entre las que estarían incluidas las que permiten la conducción de vehículos.

[1311] *Debiera aclarar si son acumulativos los períodos de nuevas suspensiones ya que en uno de esos períodos podría quebrar la suspensión varias veces.*

Artículo 81. Graduación[1312].

La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1[1313] y en el anexo IV[1314] ***podrá incrementarse en un 30 por ciento,[1315] en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor[1316] y a su condición de reincidente[1317], el peligro potencial[1318] creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad[1319].***

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a r), ambos incluidos.[1320].

[1312] Se pueden incrementar, pero no disminuir. En el Código suizo de circulación están muy detalladas las consecuencias que supone tener no sólo antecedentes sino la gravedad de los mismos a la hora de la duración mínima de la retirada del permiso de conducción.
Al ir leyendo este artículo vemos que se excluyen del incremento del 30% las sanciones específicamente previstas en el art. 80.2, TRLTSV (no identificación del conductor del vehículo y conducción de vehículos que tengan instalados inhibidores) por tener establecida, a estos efectos, una cuantía fija.
[1313] Leves, graves y muy graves (hasta 100€, 200 € y 500€, respectivamente)
[1314] Las de velocidad.
[1315] Esta disposición está pensada para cuando en una infracción grave o muy grave como por ejemplo no respetar un stop se pone en peligro la seguridad de los vehículos que se aproximan. De esa forma se evita que la sanción sea la misma habiendo o no habiendo peligro para los demás usuarios de la vía. También se utiliza para penalizar más a conductores reincidentes.
Sin embargo, la falta de aclaraciones a la palabra "podrá" supone una preocupante potestad sancionadora discrecional.
[1316] Las sanciones se gradúan teniendo en cuenta, los antecedentes del infractor y su condición de reincidente.
[1317] La reincidencia puede ser conocida gracias a las normas establecidas en la Ley en materia de anotación y cancelación de sanciones. Así anotaciones que, conforme establece el art. 113.4, TRLTSV :
"Se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento".
Puede darse el caso de que la sanción que figura en el boletín de denuncia no sea la procedente, incluso aunque no se hayan presentado alegaciones, ya que pueden existir agravantes como la reincidencia, con lo cual si la denuncia se transforma automáticamente en sanción quedarían sin contemplar estas circunstancias y el infractor recibiría el mismo trato que otro conductor sin antecedentes. Por ello sería conveniente dictar resolución expresa y notificar la sanción procedente y si fuese una multa se debería proporcionar al sancionado la posibilidad de pagar el importe, distinto al que figuraba en la denuncia, con descuento en el período voluntario correspondiente.
También la Sentencia Sentencia nº 327/2005 de TSJ Cataluña (Barcelona), Sala de lo Contencioso, 4 de Marzo de 2005 estima que el riesgo potencial se concreta en la conducta de conducir el vehículo por una vía pública con una tasa de alcohol en sangre superior a la permitida.
[1318] La Sentencia del TSJ Aragón (Zaragoza), Sala de lo Contencioso, 4 de Febrero de 2000 (recurso 195/1997) estableció que el exceso de velocidad creó un peligro potencial ya se produjo en una zona con edificaciones colindantes con la carretera, con el consiguiente riesgo para posibles peatones o viandantes, teniendo en cuenta que las limitaciones de velocidad en vías urbanas o travesías se disponen precisamente por el riesgo que tales travesías conllevan.
[1319] La Administración tiene, en cada caso, que valorar esas circunstancias, detallarlas de forma precisa y justificarlas.
[1320]

n. Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
o. No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

CAPÍTULO III

Responsabilidad[1321]

Artículo 82. Responsables[1322].

La responsabilidad por las infracciones[1323] a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho[1324] en que consista la infracción[1325]. No obstante[1326]:

---

p. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

q. Instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

r. Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial.

[1321] Se echa de menos en el artículo que no se fijen responsabilidades para el conductor de ganado o de animales de tiro, carga o silla, teniendo en cuenta además que el conductor y propietario no tienen porque coincidir.

Las responsabilidades las encontramos en el artículo 1905 del Código Civil señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido"

De todas formas debemos tener en cuenta que los jueces ante la alegación de "fuerza mayor" suelen estimar que una velocidad más adecuada o una mayor distancia de seguridad habrían evitado el accidente.

[1322] En este artículo se quiebra, en los casos enumerados, el principio de que la responsabilidad corresponde a quien comete la infracción administrativa.

[1323] Uno de los aspectos mas controvertidos de la infracción consistente en la no utilización de los cinturónes de seguridad y otros sistemas de retención homologados es la determinación de la persona responsable de la infracción. En este sentido, la normativa exige distinguir diferentes supuestos, dependiendo de la posición en el vehículo del sujeto que no utiliza el cinturón o dispositivo de retención obligatorio (conductor o pasajero), y su consideración de menor o mayor de edad.

*a) **Conductor del vehículo.** Se trata del supuesto más sencillo: el conductor del vehículo es responsable de la comisión de la infracción consistente en no utilizar su propio cinturón de seguridad.*

***b) Pasajero del vehículo y mayor de edad.** En cumplimiento de lo dispuesto en el artIculo 82.a) de la Ley de Seguridad Vial, el pasajero es autor del hecho consistente en no utilizar su cinturón de seguridad. Por este motivo el responsable de la infracción sera el pasajero, nunca el conductor.*

***c) Pasajero del vehículo y menor de edad.** En este apartado resulta asimismo necesario distinguir dos supuestos, en virtud del sistema de sujeción que la norma obliga a utilizar: 12). Supuestos de cinturón de seguridad obligatorio (o supuestos de obligatoriedad, a eleccion del usuario, de cinturón de seguridad o sistema de retención adaptado a talla y peso). Como en el supuesto anterior, la responsabilidad corresponde al propio pasajero, autor del hecho consistente en no accionar el dispositivo de retención y responsable por tanto de la comisión de la infracción. En este punto se indicara en el boletin de denuncia, en la medida que fuese posible, los datos correspondientes al padre, tutor, acogedor o guardador legal o de hecho por este orden, toda vez que, en virtud del art. 82.b) de la Ley, estos se constituyen en responsables solidarios de la comisión de la infracción por el menor. 22). Supuestos de sistema de retención adaptado a talla y peso obligatorio. La correcta determinación de la persona responsable de la infracción no puede realizarse sin tener previamente en cuenta dos aspectos que, en este apartado, cobran una especial relevancia: a) El deber del conductor de proteger al resto de los ocupantes del vehículo. Se trata de un deber general de todo conductor, que la Ley de Seguridad Vial recoge en los articulos 10.2) "... cuidando de no poner en peligro... a los demas ocupantes del vehículo...") y 13.2) "El conductor de un vehículo esta obligado... a garantizar la seguridad del resto de los ocupantes del vehículo...) b) El accionamiento del dispositivo de retención. La utilización de estos sistemas por parte del menor requiere de la colocación y accionamiento del sistema por parte del conductor, toda vez que el menor en estos casos carece del desarrollo psicofisico necesario para,*

por si mismo, instalar el sistema y activar el mecanismo de sujeción. De hecho, los sistemas de retención infantiles se diseñan con el objeto de que el menor no pueda actuar sobre el mecanismo que permite su unión a la silla. A partir de ambas consideraciones la DGT entiende que en el supuesto que ahora nos ocupa (menor y sistema de retención adaptado) el deber generico del conductor de protección a los ocupantes del vehículo se concreta en un deber específico del conductor de accionar los sistemas de retención infantil de los menores que traslada. La no utilización del sistema de retención infantil por el menor se derivará, por tanto, no de una acción propia de este, sino del incumplimiento del deber específico del conductor del vehículo de acciónar el mecanismo del sistema de retención del menor. De este modo, sera contra el conductor contra quien se formulará el boletin de denuncia correspondiente.

[1324] *Hay que tener en cuenta que **si un menor comete una infracción el <u>responsable es él</u>** cuando así está previsto en la ley **y no los padres o tutores** ya que estos lo que hacen es responder solidariamente de la multa, tal como señala el apartado b) de este artículo y nos recuerda la Instrucción 15/S-139 de 28.09.2015 de la DGT. Por eso, cuando esté así previsto, **procede denunciar al menor**, procurando recoger en la denuncia todos los datos identificativos posibles de las personas que responderán de la multa solidariamente.*

Hay situaciones en que el menor no es responsable, ya que así lo dispone la ley, como por ejemplo en la utilización de los sistemas de retención infantil (SRI), y por eso no procede denunciarlo.

[1325] *A veces no es responsable "el autor del hecho" sino el "no autor del hecho". Un claro ejemplo lo tenemos en el uso del cinturón de seguridad. El art. 18.1) del RGC obliga al conductor a que los pasajeros mantengan una posición adecuada pero no lo obliga a controlar que lleven el cinturón puesto y abrochado por lo que los responsables por esa infracción son aquellos. Se podría estudiar que el conductor también tuviese que asumir cierta responsabilidad. Un ejemplo de responsabilidad compartida lo tenemos en Japón, donde, tal como señala www.japantoday.com en su edición del 10.11.2011 también es corresponsable un pasajero cuando viaja en un vehículo cuyo conductor va bebido. Nuestra legislación no es ajena a esta idea y así la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala en su art. 259 que: "El que presenciare la perpetración de cualquier delito público está obligado a ponerlo inmediatamente en conocimiento del Juez de instrucción, de paz, comarcal o municipal, o funcionario fiscal más próximo al sitio en que se hallare"; en su art. 770 "La Policía Judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos y realizará las siguientes diligencias:… 5.ª Tomará los datos personales y dirección de las personas que se encuentren en el lugar en que se cometió el hecho, así como cualquier otro dato que ayude a su identificación y localización, tales como lugar habitual de trabajo, números de teléfono fijo o móvil, número de fax o dirección de correo electrónico y en su art.796 "… la policía judicial … 4.ª Citará también a los testigos para que comparezcan en el juzgado de guardia en el día y hora que se les indique, apercibiéndoles de las consecuencias de no comparecer a la citación policial en el juzgado de guardia. No será necesaria la citación de miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que hubieren intervenido en el atestado cuando su declaración conste en el mismo".*

Por ello los agentes de tráfico cuando crean que se ha cometido un delito, por ejemplo, por conducir careciendo de permiso o por un nivel de alcoholemia que constituya delito, deben identificar a todos los acompañantes pero no sólo por su calidad de testigos sino porque puede resultar de las investigaciones posteriores algún tipo de responsabilidad criminal atribuible a los mismos.

En Francia existe jurisprudencia consolidada que considera cooperadores necesarios en un delito a aquellos que facilitan la conducción a una persona notoriamente ebria y con la que mantienen una relación de trabajo o amistad. El 03.10.2006, la corte de apelaciones de Angers, ha mantenido la sentencia del juzgado de primera instancia y condenado a varios compañeros de trabajo de un conductor alcoholizado que acompañaron hasta su vehículo a un conductor alcoholizado que poco después falleció en un accidente y que en análisis post-morten dio una tasa de 3,7 gr de alcohol por litro.

En esa línea el blog francés:/blogavocat.fr cita el 07.03.2014 una reciente sentencia del Tribunal Correcional de Montpellier que condenó a un hombre a 12 meses de prisión, de los cuales 6 eran de prisión incondicional, por permitir que un amigo se hiciese cargo del volante de un vehículo con el que segó la vida a una joven estudiante. El conductor fue condenado por homicidio involuntario.

Estos sucesos han permitido que se puedan confiscar las llaves de un amigo que ha bebido sí su estado de ebriedad es notorio y muestra deseos de conducir.

Por otra parte, el artículo 37 de la Ley de Circulación Vial de Bélgica castiga con una multa de 200 a 2000 euros: (…) a cualquiera que permita que el vehículo del que es titular sea conducido por una persona que muestre signos evidentes de ebriedad. Esto incluye a los profesores de autoescuelas en relación con sus alumnos y a los propietarios de animales de montura en relación con los jinetes a los que permitan su monta.

[1326] *Ver el artículo 111, donde se puede entender que, aunque no figure en este artículo 82 también es responsable subsidiario del pago pecuniario **el titular** de un vehículo cuando permita que pueda ser conducido, a sabiendas, por una persona que carezca del correspondiente permiso o licencia.*

a) ***El conductor***[1327] de cualquier vehículo ***para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable***[1328] ***por la no utilización del casco de protección por el pasajero***[1329]***, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.***

   Asimismo, el conductor del vehículo[1330] ***será responsable***[1331] ***por la no utilización de los sistemas de retención infantil***[1332]***,*** con la ***excepción*** prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de ***conductores profesionales***[1333].

[1334] *(Otros casos en que no es el autor del hecho).*

[1335] *(Alumno de autoescuela).*

b) ***Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años***[1336]***, responderán*** ***<u>solidariamente con él</u>*** de la multa impuesta ***sus***

[1327] *Si una persona transporta a un menor de por ejemplo 8 años en el asiento adicional de una bicicleta, de acuerdo con este artículo no podría ser considerado responsable al no estar incluidas las bicicletas.*

[1328] *En este caso, como en algún otro, la Ley se aleja del principio general de que el responsable de la infracción es el autor del hecho cometido.*
Sí el conductor no lleva casco es sancionado con multa de 200 € y con la detracción de 3 puntos del permiso de conducir y si permite que el pasajero vaya sin casco o no lo lleve adecuadamente tendría sanción de multa sin pérdida de puntos.

[1329] *Se produce una discriminación con respecto al cinturón de seguridad. Si un motorista lleva un pasajero en un sidecar es muy difícil explicar porque se sanciona al pasajero y no al conductor por no llevar el cinturón enganchado. No se ve una mayor dificultad de control con respecto al casco. Es cierto que, por ejemplo, en un turismo pueden viajar más personas y es más difícil de controlar si llevan el cinturón puesto, pero si sólo viaja el acompañante, el conductor sabe perfectamente si lleva o no puesto el cinturón.*

[1330] *La policía municipal de Bilbao denunció a un conductor (en el artículo dice que denunció a la madre, lo que sería incorrecto) en el País Vasco en 2015 porque una madre amamantaba a su hijo en el vehículo ya que, lógicamente, el niño iba sin el sistema de retención infantil. No les dejó continuar viaje mientras no solucionasen la situación (elcorreo.com de 25.01.2016).*

[1331] *La responsabilidad por no utilizar un SRI un menor de edad corresponde al conductor que podría ser sancionado con multa de 200 € y con la detracción de 3 puntos del permiso de conducir si el menor no lleva correctamente abrochado el cinturón de seguridad. Lo mismo ocurriría si el menor no lleva bien ajustado un sistema de retención adaptado a su talla y peso o si el vehículo carece de él.*

[1332] *Sería más correcta la redacción si hubiese indicado "sistemas de retención infantil o para personas con talla inferior a 135 cm" y añadiese "por parte de aquellos pasajeros obligados a hacerlo". Podría darse el caso de una persona adulta con menos de 135 cm de altura que estuviese obligada a usar uno de estos sistemas y el término infantil no sería de aplicación.*

[1333] *Los taxistas no están obligados a llevar sistemas de retención infantil, aunque las leyes de la física siguen funcionando también para los menores que viajan en estos vehículos. La exención figura en el Artículo 119. 2a) del RGC donde se señala: "Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero".*
La solución frente a la incongruencia de que en los taxis puedan viajar menores sin SRI, está en los asientos integrados de los que se van dotando las nuevas versiones de los vehículos. Así, Volvo ofrece asientos laterales elevables cuyos cinturónes se adaptan al menor y tienen limitadores de fuerza especialmente diseñados para sujetarlos con la tensión necesaria en caso de impacto. Además, ampliaron las cortinas inflables para mejorar la seguridad en caso de impacto lateral.

[1334] *También, aunque no sea el autor del hecho, si las placas de matrícula del vehículo están ilegibles, por ejemplo, a causa del barro, o por una broma o gamberrada, un conductor es responsable de su estado y por ello si no se pueden leer será sancionado.*

[1335] *También el alumno de autoescuela que comete una infracción aun siendo el autor de hecho no es responsable del mismo, aunque no está muy claro que esté exento totalmente de responsabilidad si está aprendiendo a conducir una motocicleta.*

padres[1337]***, tutores, acogedores y guardadores***[1338] ***legales***[1339] o, de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa[1340] que se impute a los menores[1341].

c) ***En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo***[1342] ***y <u>éste tuviese</u> designado un conductor habitual, la responsabilidad recaerá en éste,*** salvo que acredite que era otro el conductor ***o la sustracción del vehículo.***

d) ***En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y <u>éste no tuviese</u> designado un conductor habitual***[1343]***, será responsable el conductor***

[1336] *Este apartado está pensado para aquellos jóvenes que cometen infracciones contra la seguridad vial como es el caso de los conductores de ciclomotores, que se pueden conducir desde los 15 años, o de motos de hasta 125 c.c. y de tractores que se pueden conducir con 16 años. El menor de edad tendrá que pagar la infracción y si no lo hace, tendrán que pagarla subsidiariamente sus padres o tutores.*
Cuando el joven pasa a tener 18 años, los padres dejan de ser responsables de las infracciones o delitos cometidos por sus hijos salvo que sean cómplices de los mismos y nos encontramos con que muchos jóvenes mayores de edad comenten infracciones y no pagan las multas al carecer de trabajo y ser por lo tanto insolventes. Muchas veces la sanción se traduce en una simple retirada de puntos.

[1337] *No siempre la culpa es de los padres o tutores; es necesario que exista una omisión de los deberes de vigilancia y control de los menores de edad. Los progenitores, tutores, acogedores o guardadores deberán demostrar que obraron de manera diligente, conforme a las circunstancias concretas del caso y, en particular, de las personas (como, por ejemplo, en función de la edad concreta que tengan los hijos), del tiempo y del lugar en que se produjeron los hechos.*

[1338] *La Audiencia Provincial de Huesca en la Sentencia 93/2010, de 30.04.2010, sobre los daños en un vehículo deportivo producidos como consecuencia de un accidente de circulación provocado por la impericia de la conductora, menor de edad con la que el dueño del turismo mantenía una relación de noviazgo. El novio demandó a los padres, que fueron absueltos. Lo que dijo el tribunal es que si la novia abandonó por unos días la casa de sus padres y se fue a vivir con su novio, el joven asumió el papel de "guardador", luego el siniestro no podía ser reprochado a los padres, sino al propio novio.*

[1339] *Se echa de menos que no exista una Ley de Responsabilidad Administrativa del Menor ya que se podría regular otro tipo de sanciones como por ejemplo cursos de sensibilización y reeducación.*

[1340] *Existe una ley penal del menor, la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores, pero no existen normas claras de actuación cuando comenten infracciones administrativas. El artículo 3 de la ley penal dispone que "a un menor de 14 años no se le exigirá responsabilidad con arreglo a dicha ley y remite a que les sean aplicadas las normas sobre protección de menores previstas en el Código Civil, en la L.O. de Protección Jurídica del Menor y en las demás disposiciones vigentes". La exposición de motivos, en su punto 4, justifica esta decisión legislativa en la convicción de que las infracciones cometidas por los menores de esa edad son, en general, irrelevantes y que, en los escasos supuestos en que aquéllas pueden producir alarma social, son suficientes para darles una respuesta igualmente adecuada los ámbitos familiar y asistencial civil, sin necesidad de la intervención del aparato judicial sancionador del Estado", aún cuando, lamentablemente, la realidad nos muestra que la comisión de hechos delictivos por menores de esa edad no es tan irrelevante ni tan excepcional, como pretende la citada Exposición de Motivos.*

[1341] *El día 07.10.2009, el diario digital Islas Canarias informaba de un accidente ocasionado, en Granadilla de Abona (Tenerife) por un menor de 7 años de edad que, habiendo quedado sólo en un turismo, bajó el freno de mano en una pendiente descendente y el vehículo se puso en movimiento atropellando un niño y una mujer. No conocemos la sentencia, pero pareciera que en este caso el responsable no es el menor sino el adulto que no deja el vehículo de forma que no se pueda poner en movimiento de forma accidental. Por lo que en estos casos no se trata de una responsabilidad subsidiaria pecuniaria sino directa por parte del adulto.*
El 10.04.2017 "La Voz de Galicia" informa que fue sorprendido un menor de 13 años conduciendo un turismo, sin cinturón de seguridad y lógicamente sin permiso de conducción, estando acompañado de un adulto. En estos casos se trata de un delito (art. 384 CP) que escapa al TRLTSV. El menor es inimputable pero no así el adulto que lo acompañaba por ser cooperador necesario en la comisión del delito.

[1342] *Debiera cambiarse la redacción y decir algo así: "Si el conductor no detuviese el vehículo a instancia de un agente de la autoridad y por ello no fuese identificado..."*

[1343] *Su definición figura en el apartado 2) del Anexo I del TRLTSV.*

identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo[1344]***,*** de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 11.

e) ***En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo.*** En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 11[1345]. ***La misma responsabilidad corresponderá a los titulares de los talleres mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados***[1346]***.***

f) ***<u>El titular</u>, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase***[1347] ***en el Registro de Vehículos*** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico***, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del***

Por su parte, la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo at Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), en su artículo 3.3) -comunicación del conductor habitual-, determina que: "Para proceder a Ia inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehiculos, Ia persona física que haya sido designada deberá haber consentido de modo fehaciente. Para la prestación de este comportamiento puede utilizarse el modelo que figura en el anexo de la presente orden. El documento en el que conste el consentimiento se custodiará por el titular o el arrendatario, en su caso, y se deberá entregar siempre que le sea requerido por la Administración".

[1344] *La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula Ia comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al registro de Vehiculos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), en su articulo 1.2) -objeto-, establece: "A los efectos previstos en esta orden, se entenderá que un vehículo está cedido en regimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".*

[1345] *El art.11 de LTSV. -Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual-, determina:*

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el nurnero del permiso o licencia de conducción que permita Ia identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) Impedir que el vehiculo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

2. El titular puede comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico Ia identidad del conductor habitual del mismo. En este supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual. (Orden INT/3215/2010, de 3 diciembre)

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo, en el supuesto de que haya constancia de este en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Trafico.

4. El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo debe comunicar al Registro de Vehiculos del organismo autónomo Jefatura Central de Trafico la identidad del arrendatario. (Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre).

[1346] *Debería añadir "o bajo su responsabilidad". Puede ocurrir que un empleado del taller coloque un vehículo en doble fila y éste sea multado. En este caso el responsable sería el titular del taller. También debía sustituirse la última frase y decir: "cometidas en las vías públicas con los vehículos allí depositados".*

[1347] *En este apartado y en el siguiente da la impresión de que el titular puede no estar inscrito en el Registro de Vehículos cuando no es así y por ello debiera decir: "El titular, o el arrendatario (a largo plazo), en el supuesto de que este último constase…".*

vehículo[1348]***, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación,*** cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.

g) El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos[1349] del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico***, será responsable de las infracciones por estacionamiento***[1350] ***o por impago de los peajes de las vías***[1351] ***que lo tengan regulado salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho***[1352]***.***

[1353] *(Otra obligación del titular).*

[1354] *(Responsabilidad del conductor frente a los pasajeros).*

[1348] *Hay que tener en cuenta que las matrículas forman parte de la documentación.*

[1349] *Los ciclistas al no estar inscritos en el Registro de Vehículos no podrían ser sancionados por infracciones de estacionamiento.*

[1350] *Es llamativo que no señale a las infracciones por "parada". Si la infracción de parada fuese observada por una videocámara, habría que solicitar al titular del vehículo que identificase al conductor, lo que es una incongruencia ya que en las infracciones por estacionamiento no hay que hacerlo, al denunciar directamente al titular.*

[1351] *Modificado, con efectos de 01 de enero de 2013 y vigencia indefinida, por la disposición final tercera de la Ley 17/ 2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 que modifica la Ley de Tráfico.*

Ahora el responsable por la infracción de peajes o estacionamiento es el titular o arrendatario y no se le pide que identifique al conductor, aunque eso no impide que pueda indicar que era otro el conductor. De esta forma los ayuntamientos se ahorran muchos trámites al no verse obligados a solicitar la identificación del conductor en las infracciones de estacionamiento.

[1352] *La DGT en su Instrucción 02/S-63, de 10 de junio de 2.002, relativa a la "Responsabilidad del titular", dice:*

"En el ámbito de la potestad administrativa sancionadora en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, la Ley de Seguridad Vial contempla, con carácter general, al conductor del vehículo como responsable por las infracciones a lo dispuesto en la misma.

No obstante, la propia Ley en determinados supuestos contemplados en el artículo 82.f), establece la responsabilidad del titular del vehículo, en los casos relativos a las infracciones sobre la documentación de aquél, estado de conservación y deficiencias que afecten a las condiciones de seguridad, así como las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

Si bien es cierto lo indicado en el párrafo precedente que el titular es responsable del mantenimiento de las condiciones técnicas del vehículo, es necesario matizar tal responsabilidad en algunas de las infracciones que sobre tales condiciones vienen recogidas en el Capítulo II, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, cuando aquél, cede a un tercero el uso del vehículo en perfectas condiciones de mantenimiento y cuidado, situación que especialmente se produce cuando media un contrato mercantil de arrendamiento de vehículos, y con posterioridad a tal entrega se producen averías o daños no imputables al titular, a título de ejemplo la rotura de espejos retrovisores o parabrisas, avería en los dispositivos de alumbrado, y el conductor, a pesar de conocer estas deficiencias, continúa su marcha.

Sentado lo anterior se estima que cuando se trate de las infracciones reflejadas, en el que esté implicado un vehículo cuyo uso esté sometido a cualquier cesión que se justifique o arrendamiento del mismo igualmente justificado, deben distinguirse aquellos hechos que impliquen responsabilidad del titular por suponer un incumplimiento de carácter permanente en el mantenimiento de las condiciones técnicas del vehículo, de aquellos que han podido producirse con posterioridad a la cesión o arrendamiento, debiéndose imputar en estos casos la responsabilidad al conductor".

[1353] *También es responsable el titular por incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente (artículo 76.v TRLTSV).*

CAPÍTULO IV

Procedimiento[1355] sancionador[1356]

Artículo 83. Garantías procedimentales.

1. ***No se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta ley sino en virtud de procedimiento*** instruido con arreglo a lo dispuesto en este capítulo y, supletoriamente, en la normativa de procedimiento administrativo común[1357].
2. ***Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico,*** seguridad vial y circulación de vehículos a motor ***estarán sometidos a control metrológico***[1358] en los términos establecidos por la normativa de metrología[1359].

[1354] El artículo 18.1) del RGC señala: "El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros," …
Así pues, hace responsable al conductor del vehículo de que el resto de los pasajeros mantengan la posición adecuada dentro del mismo, es decir, se sancionaría al conductor y no a los pasajeros, aunque a éstos se le podría someter a una prueba de detección de alcohol o drogas si se hubiese cometido una infracción con el vehículo o éste se viese implicado en un accidente (art. 14.2 TRLTSV).
[1355] Dado que la mayoría de las sanciones son presenciadas por un agente de la autoridad o bien por un medio de captación de imágenes homologado, certificado y verificado, es difícil rebatir la infracción por lo que la mayoría de las alegaciones están dirigidas a buscar fisuras en el procedimiento sancionador.
[1356] Se publicó la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica la Ley de Tráfico en materia sancionadora, para atender el carácter masivo de los expedientes sancionadores con un procedimiento específico, diferente del general contemplado en la Ley 30/1992 (derogada) que también modificó, reducir la litigiosidad y minimizar el tiempo entre la infracción y la sanción, para acercarse al tiempo empleado por la justicia penal en materia de delitos de tráfico, los conocidos como juicios rápidos, vigentes desde 2002 mediante la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
*La Disposición Adicional Primera, punto c), de la ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo común de las administraciones públicas sigue disponiendo que los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos **se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales** e incluye dentro de ellos los procedimientos sancionadores en materia de tráfico.*
[1357] Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
[1358] Un comunicado del Poder Judicial de 25 de abril de 2018, informó que el Tribunal Supremo había fijado el criterio sobre los márgenes de error de los radares de tráfico.
La Sala de lo Penal ha establecido que los radares móviles de tráfico que realizan la medición de la velocidad desde una ubicación fija, en trípodes o en coches parados, tienen un margen de error del 5% y no del 7%, por lo que atribuye a este tipo de dispositivos el mismo porcentaje que a los fijos.
La Sala se plantea si un radar cuando se coloca sobre un trípode o en un vehículo parado es un instrumento fijo o móvil a los efectos de determinar el índice de error del 5% o del 7%, ya que considera que las órdenes ministeriales que regulan estos dispositivos –fijos y móviles (estáticos o en movimiento)- no aclaran esta cuestión. En el caso planteado en este recurso de casación -señalan los magistrados- dicho porcentaje es relevante, pues, en función del margen de error que se aplique, el conductor puede ser absuelto o condenado. La conclusión a la que llegan los magistrados de la Sala de lo Penal es que "si el aparato de medición, cinemómetro, es empleado desde una ubicación fija, esto es sin movimiento, ya sea fijo o estático, el margen de error es del 5%", y afirman, además, que esa catalogación es "lógica" porque "la medición de la velocidad, desde un radar fijo, o desde una instalación sin movimiento, supone un menor margen de error que la medición realizada desde un dispositivo en movimiento". La sentencia, de la que ha sido ponente el magistrado Andrés Martínez Arrieta, afirma que las órdenes ministeriales distinguen entre instrumentos de

medición fijos o móviles, a los que asigna un distinto margen de error en sus mediciones, derivadas de su distinta ubicación y función. Los fijos son los instalados en elementos inmuebles –arco, edificio, poste o pórtico de carretera- con carácter permanente, y los móviles son los trasladados de un lugar a otro. Dentro de este último grupo, por su movilidad –explica el tribunal- se distingue entre móviles en sentido estricto, dispuestos para la medición en movimiento, y aquellos otros que, además de la movilidad, por poder ser trasladados, desarrollan su función de medición en situación de parados. "Estos últimos son denominados estáticos a los que se atribuye el margen de error de los fijos", concluye la Sala en su sentencia.

El Fiscal General del Estado en la circular 10/2011indicaba que "los Fiscales darán instrucciones a la Policía Judicial para que en los atestados conste de modo exhaustivo la documentación y datos del cinemómetro utilizado, de modo que se pueda comprobar el cumplimiento de las exigencias metrológicas y el cálculo del margen normativo de error regulado en la OITC 3123/2010. Todos los supuestos de hecho (si es radar fijo o móvil, fecha de aprobación de modelo, tiempo de utilización desde su puesta en funcionamiento, reparación, etc.) que fundan el cálculo del error y que seguidamente se recogen, han de incluirse en el atestado inicial o en ampliación posterior".

La citada Orden ITC (Industria, Turismo y Comercio) 3123/2010, aún vigente, clasifica las opciones de medición desde dos tipos de instalación: la fija o estática y la móvil, a las que asigna coeficientes reductores que absorben los posibles errores permitidos EMP (Error Máximo Permisible) con valores de 5 % y de 7 % .

Sin embargo esta Orden en su preámbulo destaca: ""siendo la orientación del equipo de medida un factor importante para el correcto cálculo de la velocidad es necesario someter los elementos de orientación al control metrológico del Estado" y esto es cierto en los cinemómetros fijos ya que son controlados por el Centro Español de Metrología pero no sucede así en los móviles y estáticos en los que son los agentes los que orientan el aparato. Él efecto Doppler en el que está basado el cinemómetro obliga a un ángulo de 22 grados entre el haz de ondas electromagnéticas, que emite el cinemómetro y la trayectoria del vehículo medido y si no se mantiene ese ángulo puede haber errores en la medición. Y ese es el motivo por el existen dudas si la actuación de los agentes puede considerarse control metrológico del Estado.

[1359] Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología (BOE núm. 309, de 23 de diciembre). Su desarrollo reglamentario está contenido en el RD 244/2016, de 03 de junio (BOE núm. 137, de 7 de junio). Esta ley tiene por objeto tiene como objeto, según su artículo 1) "El establecimiento y la aplicación del Sistema Legal de Unidades de Medida, así como la fijación de los principios y de las normas legales a las que debe ajustarse la organización y el régimen de la actividad metrológica en España".

Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado (BOE núm. 292, de 7 de diciembre)

Orden ITC/3722/2006, de 22 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado en la fase de instrumentos de servicio sobre los instrumentos destinados a medir las emisiones de los gases de escape de los vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina) (BOE núm. 293, de 8 de diciembre).

Orden ITC/2845/2007, de 25 de septiembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a la medición de sonido audible y de los calibradores acústicos (BOE núm. 237, de 3 de octubre).

La Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor, en su art. 15 a la hora de regular los errores máximos permitidos tras la verificación periódica remite a lo dispuesto en el art. 3, que a su vez se remite a los anexos II, III y IV de la norma. En el anexo III (requisitos esenciales específicos para los cinemómetros destinados a medir la velocidad instantánea de circulación de los vehículos de motor desde emplazamientos estáticos o a bordo de vehículos), y en concreto en el punto 4 (errores máximos permitidos) letra c) (en verificación periódica) consta que si es una instalación es fija o estática el error máximo permitido en tráfico real es de ± 5 km/h para V ≤ 100 km/h y ± 5% para V > 100 km/h y en una instalación móvil de ± 7 km/h para V ≤ 100 km/h y ± 7% para V > 100 km/h.

Sin embargo, la DGT ha fijado el umbral de tolerancia para todos los radares fijos y móviles en 7 kilómetros si la velocidad del vehículo es menor de 100 kilómetros por hora y en el 7 por ciento si supera los 100 kilómetros por hora, lo que se conoce entre los especialistas como "tolerancia 7".

Además, todas las infracciones captadas por los radares móviles en los que no se produzca parada para la identificación del conductor, se tramitarán en el centro Estrada, donde además de la infracción por velocidad se comprobará si el vehículo infractor dispone de ITV en regla y seguro obligatorio en vigor.

Los radares de tramo y los situados en aeronaves (helicópteros) son mucho más precisos y no aplican estos márgenes. Un "radar de tramo" consta de dos dispositivos colocados en dos paneles distanciados, cada uno de los cuales saca una foto y mide la hora exacta de paso. Si la velocidad media entre los paneles es

[1360] *(Actualización de conocimientos de los funcionarios)*

Artículo 84. Competencia.

1. ***La competencia para sancionar las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponde, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.***
2. ***Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia*** en la medida y extensión que estimen conveniente. ***En particular podrán delegar[1361] en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas[1362] la de las infracciones que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes[1363] que permitan la identificación del vehículo[1364].***

---

superior a la autorizada se produce una infracción y la correspondiente sanción. Técnicamente hablando no son radares, pues no emiten ondas para medir la velocidad ya que lo que se mide es el tiempo de paso. De manera indirecta se mide la velocidad media de ese vehículo en un determinado tramo, es decir, en un trayecto con una longitud determinada...
La nueva norma que va a aplicar la DGT se limita a las vías de su competencia. Eso no significa, en ningún caso, que la Generalitat de Cataluña o el Gobierno Vasco vayan a aplicar un criterio similar, por lo que fuera de las vías competencia de la DGT será de aplicación la normativa vigente, del 5 o el 7% de margen en la mayoría de los radares, según sea fijo o móvil. Y tampoco hay ninguna obligación de que los ayuntamientos apliquen un margen de error más grande que el legalmente establecido.
La Sentencia núm. 10189/2015 de 23 de noviembre de 2015 dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla la Mancha (Sección Segunda) señala que "a la Sala no le cabe duda que esa velocidad fidedigna que sale en la pantalla del cinemómetro no es la real sino dentro de los límites del error admitidos ya que es lógico suponer que no existe una programación de los aparatos para que ya lleven inserto en sus cálculos tales márgenes cuando se les permite funcionar con ellos, o por lo menos esa corrección no consta. La consecuencia debe ser, pues, que, si a esa velocidad de la pantalla no se le ha detraído el margen de error tolerable, el interesado y en este caso el Tribunal debe hacerlo por permitírselo la norma".
Es decir, si no aparece en la fotografía el descuento del margen de error debe practicarse por la autoridad sancionadora cuando dicte la resolución.
El criterio que se está imponiendo en los tribunales es que en las denuncias por exceso de velocidad debe hacerse constar la velocidad corregida sobre la que se aplica la sanción una vez aplicados los márgenes de error del aparato.
[1360] *La ley y los reglamentos estiman importante que todos los aparatos que se utilizan en los procedimientos sancionadores estén correctamente homologados, calibrados y actualizados y ese interés debiera trasladarse a todos los funcionarios intervenientes en los procedimientos sancionadores previendo la obligación de que actualicen sus conocimientos teniendo en cuenta la complejidad de las normas y sus continuas modificaciones.*
[1361] *Debiera redactarse de otra forma. Seria más apropidado decir que es competencia del Estrada. Es una falacia decir que "podrán delegar" cuando esa competencia la han delegado todos los Jefes Provinciales de Tráfico.*
[1362] *Orden INT/2035/2007, de 2 de julio, por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (BOE núm. 164, de 10 de julio).*
[1363] *Entre estos medios están las cámaras de fotos asociadas a radares y las fotos tomadas desde helicópteros. Esas fotos permiten identificar a los vehículos que circulan con exceso de velocidad o incumplen la señalización (por ej. circular por encima de una línea continua, no llevar puesto el cinturón de seguridad, etc.) por lo que podrían tramitarse dos o más denuncias a la vez, que serían autónomas.*
[1364] *En Estados Unidos la Sexta Enmienda de la Constitución da derecho al acusado a carearse con los testigos en su contra. Por ello es muy polémica la instalación de cámaras automáticas ya que muchas*

Los órganos de las diferentes Administraciones Públicas[1365] ***podrán delegar el ejercicio de sus competencias sancionadoras mediante convenios o encomiendas de gestión*** o a través de cualesquiera[1366] otros instrumentos de colaboración previstos en la normativa de procedimiento administrativo común[1367].

3. ***En las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico*** y circulación de vehículos a motor***, serán competentes para sancionar los órganos previstos*** en la normativa autonómica.
4. ***La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas***[1368] ***corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta*** competencia de acuerdo con la normativa aplicable.

   Quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones a los preceptos del título IV,[1369] incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio[1370].

---

personas, entre ellos jueces y abogados señalan que allí no pueden sancionar a un conductor por un exceso de velocidad captado por una cámara automática al no poder confrontar al acusado con quien le acusa.

[1365] *Un Ayuntamiento puede, por ejemplo, delegar en la Diputación la facultad de recaudar al amparo del art. 7.1 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Leg. 2/2004, de 5 de marzo, donde se prevé que: "las entidades locales podrán delegar en la comunidad autónoma o en otras entidades locales en cuyo territorio estén integradas, las facultades de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los ingresos de derecho público que les correspondan" y ahora este apartado del TRLTSV les permite delegar también la imposición de sanciones por las infracciones cometidas en su término municipal en materia de seguridad vial. Pero como generalmente la denuncia ha partido de un agente municipal que en muchos casos tendrá que dar fe para responder alegaciones o recursos, es por lo que hay que ser muy cuidadosos en cómo se instrumenta esa delegación.*

[1366] *"Cualesquiera" va detrás de "otros instrumentos".*

[1367] *Ley de Régimen Jurídico del Sector Público (Ley 40/2015, artículos 8 al 14).*

[1368] *Recordemos que el Anexo I de la ley exige que para que una vía sea considerada urbana debe ser pública y ese es el criterio de algunos órganos judiciales. Así, el juzgado núm. 1 de lo contencioso - administrativo de Barcelona, en sentencia 25/2016, en el caso de una sanción municipal a un conductor que había ocupado una plaza de discapacitado en un centro comercial sin colocar la tarjeta municipal que acreditase esa condición personal, declara que el ayuntamiento es manifiestamente incompetente para sancionar en esas vías, por falta de potestad administrativa y por ello declara la sanción nula de pleno derecho.*

[1369] *El Título IV se ocupa de las autorizaciones administrativas. El Jefe Provincial de Tráfico siempre es competente para la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción y del permiso de circulación, independientemente de donde haya tenido lugar la infracción, es decir, tanto en vías urbanas como interurbanas.*

[1370] *En cuanto a la potestad para imponer las sanciones en el ámbito local, el artículo 84.4 atribuye expresamente dicha competencia a los Alcaldes al disponer que "la sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes...". El concepto de vía urbana aquí es esencial ya que delimita el ámbito en que los Alcaldes pueden ejercer válidamente su potestad sancionadora.*

Esta amplia regla atributiva de competencias en favor de los Alcaldes enseguida es matizada por el propio TRLTSV. Así, excluye de la competencia municipal (art. 84.4) las infracciones que se cometan contra el título IV de la Ley (De las autorizaciones administrativas), así como las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio.

Tampoco en las travesías corresponde, siempre y en todo caso, la competencia para sancionar las infracciones de tráfico a los Alcaldes, sino tan sólo cuando tales vías presenten "características exclusivas de vías urbanas'. Es decir, cuando el tráfico de la travesía (vía interurbana que discurre por suelo urbano) sea mayoritariamente urbano y cuando exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de servicio.

Cabe traer a colación finalmente el artículo 113 del TRLTSV, que establece que la autoridad que hubiera impuesto una sanción grave o muy grave y la detracción de puntos, tiene la obligación de comunicarlo al

Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, ***asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales***[1371]***, no pueda ser ejercida por éstos.***

5. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52[1372] corresponderá, en todo caso, ***al Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las comunidades autónomas*** que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito territorial de la comunidad autónoma.

6. ***En las Ciudades de Ceuta y Melilla, las competencias*** que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, ***corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.***

Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales[1373].

1. ***Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio***[1374]***, la autoridad administrativa lo***

Registro de Conductores e Infractores en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa.
Orden del Ministerio de Fomento de 23 de julio de 2001 *(BOE núm. 182, de 31 de julio), por la que se regula la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado.*
Orden FOM/3426/2005, de 27 de octubre, por la que se fijan condiciones especiales *para la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 264, de 4 de noviembre).*
Ley 37/2015, de 29 de Septiembre, de Carreteras *(BOE núm. 234, de 30 de septiembre), la cual, en su artículo 49) -Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras", establece: "1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del ayuntamiento o del Ministerio de Fomento y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y cesionario. 2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas".*
Por otra parte, la ***Disposición Transitoria primera*** *–Delimitación de tramos urbanos-, establece que "En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta que no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior". (Entró en vigor el 01.10.2015).*

[1371] *Por ejemplo, una infracción de estacionamiento en un municipio que carezca de agentes de tráfico puede ser denunciada por la Guardia Civil o por los Mozos de Escuadra o por la Ertzaina.*

[1372] *En materia de publicidad.*

[1373] *Aunque nuestra Constitución no consagra de manera explícita en ninguno de sus artículos el principio "non bis in idem", el Tribunal Constitucional, en una línea jurisprudencial que arranca con la Sentencia 2/1981, de 30 de enero, ha reconocido que "si bien no se encuentra recogido expresamente en los artículos 14 a 30 de la Constitución va íntimamente unido a los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones recogidos principalmente en el artículo 25 de la misma y por tanto participa de la naturaleza de derecho fundamental" .*
A pesar del silencio de la Constitución, la legislación administrativa sí que ha reconocido el principio "non bis in idem". El artículo 77.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece: "En los procedimientos de carácter sancionador, los hechos declarados probados por resoluciones judiciales penales firmes vincularán a las Administraciones Públicas respecto de los procedimientos sancionadores que substancien."

pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal y acordará la suspensión de las actuaciones[1375].

2. ***Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria*** se ***archivará el procedimiento sancionador*** sin declaración de responsabilidad.

3. ***Si la sentencia es absolutoria o el procedimiento penal finaliza con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador*** contra quien haya sido condenado en vía penal.

   La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.

Artículo 86. [1376]Incoación[1377].

[1374] *La Instrucción 2015/S-137 de la DGT, de 29 de abril, indica: "En los casos en los que los Agentes de la autoridad, realizadas las correspondientes pruebas, estimen que procede imputación por posible delito contra la seguridad vial tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal, además de las actuaciones procesales correspondientes, deberán cumplimentar un boletín de denuncia, a los exclusivos efectos de registrar dicha actuación y de que los Instructores pertenecientes a las Unidades de Sanciones de las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico puedan llevar un adecuado seguimiento del resultado de la posteriores actuaciones del orden jurisdiccional penal".*
El boletín de denuncia deberá contener la anotación "Se instruyen diligencias penales número.... entregadas/remitidas al Juzgado de Instrucción número..... de (se especificará número y localidad del Juzgado), y no se entregará al interesado, sino que se remitirá a la Jefatura de Tráfico. En la Unidad de Sanciones se dará de alta el número del expediente correspondiente a dicho boletín, a los meros efectos de registro del mismo, y se anotará en la aplicación informática correspondiente la leyenda "ENVIADO A JUZGADO"

[1375] *El principio "non bis in idem" (STC 2/2003, de 16 de enero), declara la preferencia de la autoridad judicial penal sobre la administración sancionadora y la sujeción de ésta a los hechos declarados probados por el Juez o el Tribunal del orden penal.*

[1376] *El artículo 86 de la Ley de Seguridad Vial recoge los aspectos relativos a la incoación del expediente, si bien, cuando acudimos a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre) en la misma se señala que los procedimientos de naturaleza sancionadora se iniciarán siempre de oficio por acuerdo del órgano competente y establecerán la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, que se encomendará a órganos distintos, considerándose que un órgano es competente para iniciar el procedimiento cuando así lo determinen las normas reguladoras del mismo y en ningún caso se podrá imponer una sanción sin que se haya tramitado el oportuno procedimiento. Para la instrucción de dicho procedimiento se establecen distintas formas de incoación, que están recogidas en el artículo 58 y ss. de la mencionada Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. (PACA)*
Hay que acudir al citado artículo 58 y siguientes, para estudiar con más detalle la iniciación del procedimiento por "iniciativa propia" del órgano competente, o como consecuencia de "orden superior" o a causa de "petición razonada" de otros órganos o "denuncia" entendiéndose por:
Iniciativa propia (art. 59): *La actuación derivada del conocimiento directo o indirecto de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento por el órgano que tiene atribuida la competencia de iniciación.*
Orden superior (art. 60): *La emitida por un órgano administrativo superior jerárquico del competente para la iniciación del procedimiento. En los procedimientos de naturaleza sancionadora, la orden expresará, en la medida de lo posible, la persona o personas presuntamente responsables; las conductas o hechos que pudieran constituir infracción administrativa y su tipificación; así como el lugar, la fecha, fechas o período de tiempo continuado en que los hechos se produjeron.*
Petición razonada (art. 61): *La propuesta de iniciación del procedimiento formulada por cualquier órgano administrativo que no tiene competencia para iniciar el procedimiento y que ha tenido conocimiento de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento, bien ocasionalmente o bien por tener atribuidas funciones de inspección, averiguación o investigación. La petición no vincula al órgano*

1. ***El procedimiento sancionador se incoará <u>de oficio</u> por la autoridad competente*** que tenga noticia de los hechos que puedan constituir i***nfracciones*** tipificadas en esta ley, por ***iniciativa propia o <u>mediante denuncia</u> <u>de los agentes</u>***[1378] de la autoridad encargados de la vigilancia de tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas***<u> o de cualquier</u>***[1379] ***<u>persona</u>***[1380] ***que tenga conocimiento***[1381] ***de los hechos***[1382]***.***

---

competente para iniciar el procedimiento, si bien deberá comunicar al órgano que la hubiera formulado los motivos por los que, en su caso, no procede la iniciación. No obstante, cuando se haya presentado una denuncia, se deberá comunicar al denunciante la iniciación o no del procedimiento cuando la denuncia vaya acompañada de una solicitud de iniciación.

Denuncia (art. 62): *El acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo. Las denuncias deberán expresar la identidad de la persona o personas que las presentan y el relato de los hechos que se ponen en conocimiento de la Administración. Cuando dichos hechos pudieran constituir una infracción administrativa, recogerán la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables. La presentación de una denuncia no confiere, por sí sola, la condición de interesado en el procedimiento.*

[1377] *Llama la atención que en toda la ley sólo se encuentran dos referencias a las lenguas oficiales existentes en España, en el artículo 56 dedicado al idioma de las señales y en la disposición adicional cuarta donde indica que en aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán además de en castellano en dicha lengua.*

En la incoación del procedimiento no se cita el derecho a utilizar por parte de los interesados, uno de los idiomas oficiales en aquellas comunidades autónomas que lo tengan reconocido en sus estatutos, a lo largo de la tramitación del expediente.

Si un usuario de la vía es sancionado y reside en una de esas comunidades autónomas y la comunicación no le llega en castellano puede pedir que le llegue en ese idioma ya que no está obligado a conocer otro. Recordemos que en la Constitución sólo se exige -en su artículo 3- la obligación de todos los españoles de conocer el castellano. Ningún estatuto de autonomía obliga a conocer otro idioma oficial distinto del castellano. El convenio europeo de derechos humanos, ratificado por España el 04.10.1979, señala en su artículo 6, que todo acusado tiene derecho a ser informado, en el más breve plazo, en una lengua que comprenda y de manera detallada, de la naturaleza y de la causa de la acusación formulada contra él.

Algún juez ha anulado una sanción porque estando su contenido en el idioma propio de la comunidad, el afectado presentó las alegaciones en castellano y la administración sancionadora siguió contestando en el otro idioma oficial de su comunidad y no en castellano.

Lo que vulnera la legalidad no es dirigirse al ciudadano en la lengua propia de la comunidad, sino imponer ésta cuando el ciudadano ha elegido libremente la lengua castellana.

Una legislación que por otra parte también prevé que una persona sancionada en castellano pueda, en una de esas comunidades, solicitar que el procedimiento se siga en el idioma propio de aquella.

[1378] *En los supuestos en los que la infracción por no detenerse ante una señal de peaje o negarse a pagar el peaje sea constatada por Agentes de la Autoridad, la denuncia será formulada por éstos directamente.*

[1379] *Cualquier persona puede denunciar una infracción a la ley o a sus reglamentos (Art. 4.2 y 7a del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico), pero no se constituye en parte interesada en el procedimiento que pudiera seguirse ni le convierte en titular de ningún derecho subjetivo y la denuncia debe entenderse como un acto de colaboración de un particular con los poderes públicos.*

El 08 de agosto de 2015 el periódico digital "El Confidencial" informa que solicitó datos al Portal de Transparencia para conocer las denuncias voluntarias en España y la DGT informó que gracias a la colaboración ciudadana se contabilizan más de 22.500 sanciones firmes entre los años 2008 y 2014 en toda España, excepto Cataluña y el País Vasco.

Si una persona observa una conducción irregular puede llamar a los agentes de tráfico identificando al vehículo y si una patrulla consigue localizarlo, lo normal es que lo pare, compruebe la documentación, efectúe pruebas de alcoholemia etc. y actúe en consecuencia. Si dicha patrulla antes de pararlo hubiera observado alguna infracción, la denunciará.

Si el denunciante quiere hacer la denuncia personalmente tiene que ***identificar el vehículo*** *y al conductor en caso de conocerlo, detallar el hecho denunciado y hacer constar su profesión y domicilio presentando la denuncia ante la Jefatura de Tráfico o en el ayuntamiento correspondiente o bien comunicará el hecho denunciado a los agentes de tráfico, quienes completarán el boletín de denuncia correspondiente, poniendo en el apartado "denunciante" los datos del ciudadano denunciador.*

2. No obstante, ***la denuncia formulada por los agentes de la autoridad***[1383] ***encargados de la vigilancia del tráfico*** en el ejercicio de las funciones que tienen

---

Muchas denuncias no se producen o son sobreseídas porque casi nadie quiere dar sus datos ya que la otra parte tiene derecho a acceder a ellos y además la infracción debe ser demostrada de alguna forma, bien con testigos, con grabaciones de video, etc., ya que el denunciante no tiene presunción de veracidad.
Los requisitos que deberán contener las denuncias voluntarias están contenidos en los artículos 5 y 7 del Reglamento sancionador en materia de tráfico y se circunscriben a la obligación de hacer constar en las mismas el nombre, profesión y domicilio del denunciante, circunstancia ésta que, ha motivado en algunos casos, quejas, dudas e incluso rechazo en los vigilantes de la ORA, aunque resulta imprescindible cumplir con este requisito formal, sin que ello suponga vulneración a los derechos fundamentales al honor, intimidad personal y familiar, y a la propia imagen, tal y como se pronunció la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su sentencia del 30 de noviembrede 1999, la cual textualmente afirma que los datos exigidos a esos vigilantes en Bilbao a la hora de formalizar las denuncias como denunciantes particulares no vulneran su derecho a la intimidad, siendo de destacar, por un lado, que los requisitos exigidos reglamentariamente les han sido minorados al fijarse como domicilio el de la empresa y, por otro, que las denuncias formuladas con anterioridad eran anuladas judicialmente por ser disconformes con el ordenamiento jurídico.
La LECrim, tras su reforma por la Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, en materia de garantías procesales y medidas de investigación tecnológica, regula la captación de imágenes en lugares o espacios públicos, disponiendo en su art. 588 quinquies a) que "La Policía Judicial podrá obtener y grabar por cualquier medio técnico imágenes de la persona investigada cuando se encuentre en un lugar o espacio público, si ello fuera necesario para facilitar su identificación, para localizar los instrumentos o efectos del delito u obtener datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos". En cualquier caso, las grabaciones tendrán carácter complementario al testimonio de los agentes y están pensadas para cuando se cometa un delito contra la seguridad vial y no una infracción administrativa.
[1380] ***Si se tratase de un delito contra la seguridad vial, por lo tanto fuera del ámbito del TRLTSV,*** *incluso los menores de edad podrían actuar como testigos. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 259 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, artículos 2 y 9 de la Ley Orgánica 1/1996, de protección jurídica del menor; artículo 21, apartados a), b) y c) de la Ley 4/2015, del Estatuto de la víctima del delito; y en sintonía con las conclusiones del informe del Defensor del Pueblo: "La escucha del menor, víctima o testigo", de mayo de 2015, cabe señalar que:*
a. ***Los menores de edad víctimas o testigos del delito*** *ostentan legitimación para interponer denuncia ante los agentes policiales sin necesidad de la presencia de quienes ejerzan su patria potestad o tutela.*
b. ***Cuando denuncien sin la presencia de sus representantes legales,*** *los agentes que la reciban podrán poner la denuncia en conocimiento de aquellos, considerando el propio interés del menor, y también, si se aprecia una posible situación de desamparo, en conocimiento del Fiscal.*
[1381] *Si la infracción la cometiese un agente de la autoridad, otro agente que la observase estaría obligado a denunciarle y también podría ser denunciado por un particular, aunque en este caso la denuncia sería voluntaria y no daría fe. También un agente de la autoridad puede denunciar a la propia autoridad tal como se puede leer en "La Voz de Galicia" de fecha 20.10.2016 donde se informa que la policía local de A Pobra do Caramiñal (A Coruña) denunció al alcalde por carecer de seguro en su vehículo particular. Recordemos que el TRLTSV, en su artículo 87.1 dice textualmente:"Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza", así como también viene establecido en el RD 320/1994, por el que se aprueba el RPSMT, en su artículo 4. Denuncias de carácter obligatorio y voluntario: "Los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial."*
El TRLTSV y el procedimiento sancionador en materia de tráfico debiera prever una forma especial de instrucción del procedimiento en el caso de las infracciones cuando la propia autoridad sea denunciada.
[1382] *La acreditación de la infracción que se produce por no detenerse ante una señal de peaje o negarse a pagar el peaje de la autopista se produce mediante la denuncia formulada por el empleado de la entidad concesionaria de la autopista, recogiendo los datos necesarios para que la misma pueda ser tramitada. Al acta de denuncia es muy recomendable que se acompañe prueba gráfica de la matrícula del vehículo con el que se ha cometido la infracción y también indicación de la identidad de otra persona que hubiera presenciado los hechos objeto de la denuncia y que pueda actuar como testigo.*
[1383] *Tienen consideración de agentes de la autoridad los agentes que figuran en la Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.*

encomendadas[1384], ***y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador,*** a todos los efectos[1385].

Artículo 87. Denuncias.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas ***deberán denunciar***[1386] las infracciones que observen[1387] ***cuando ejerzan funciones de esa naturaleza***[1388]***.***

[1384] *Eso significa que la denuncia de un agente de la Guardia Civil que no desempeñe cometidos de tráfico tiene el carácter de voluntaria. Sería distinto si ese agente, que no pertenece a la ATGC, recibiese una orden de servicio indicándole que procediese a denunciar las infracciones de tráfico que observase durante el servicio ya que en ese caso si daría fe de lo sucedido. Este matiz se puede ver en el artículo 6.2 del TRLTSV.*

[1385] *Hasta la reforma operada por la Ley 18/2009 la denuncia no ponía en marcha el procedimiento sancionador, sino que era necesario adoptar un acuerdo por parte del instructor. Tras la reforma de la LTSV, se configura la denuncia, no sólo como simple medio de puesta en conocimiento de un hecho susceptible de constituir una infracción a la legislación sobre tráfico, sino como un mecanismo que pone en marcha el procedimiento sancionador, en los términos que establece este artículo, cuando le atribuye este carácter de acto de iniciación. Y es que, a diferencia del procedimiento sancionador general, la articulación del procedimiento sancionador de tráfico introduce, en este artículo, como novedad tras dicha modificación, la de* ***atribuir a las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad*** *encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas y que sean notificadas en el acto al denunciado,* ***el carácter de acto de iniciación del procedimiento sancionador*** *a todos los efectos. De lo dispuesto se aprecia que, en aras al principio de celeridad, se subsumen en un único documento el acto de denuncia, el de iniciación del procedimiento, el acto resolutorio (en los supuestos del artículo 94.c) y el aviso del derecho del denunciado a la formulación del pliego de descargos.*

No obstante este carácter, ha de reunir una serie de requisitos para poder ser considerado iniciador del mecanismo procedimental. Estos requisitos vienen recogidos en el artículo 87.2), cuando habla de los elementos mínimos que han de constar en el boletín de denuncia.

[1386] ***Concepto de denuncia obligatoria y/o voluntaria.*** *La DGT en escrito de fecha 28 de junio de 2011, dirigido al Presidente de la Asociación Profesional de Policías -Centro Superior de Estudios Policiales-en respuesta a consulta formulada por dicha Asociación, dice (adaptado al RD 6/2015):*

2. El artículo 87 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dice, "Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza" y el 88 añade, "Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado".

3. A juicio de esta Dirección General, de acuerdo con los citados preceptos, sólo las denuncias formuladas por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, durante la prestación del servicio y dentro del ámbito territorial en el que legalmente deban prestarlo, tienen la consideración de denuncias obligatorias dotadas de presunción de veracidad de naturaleza "iuris tantum", teniendo el resto de las denuncias el carácter de voluntarias.

4. El Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en su artículo 4 recoge la mencionada distinción entre denuncias obligatorias y voluntarias, estableciendo en los artículos 7 y 5 los requisitos y procedimiento para la formulación de estas últimas, regulación detallada y precisa sobre la que únicamente cabría añadir, que junto a su número de identificación, el agente deberá indicar en la denuncia la dirección postal de la Unidad administrativa a la que pertenece, con objeto de que se le puedan remitir, si procede, las alegaciones del denunciado para su informe, así como el resto de las comunicaciones que fueran necesarias.

Cuando la denuncia se haya formulado conforme a los citados preceptos y los hechos reflejados en ella sean constitutivos de infracción, la Autoridad competente incoará el correspondiente procedimiento

2. En las denuncias[1389] por ***hechos de circulación***[1390] ***deberá constar***[1391]**,** en todo caso[1392]:

---

sancionador, debiendo valorar finalmente el instructor si se han incorporado o no al expediente pruebas suficientes para desvirtuar la presunción de inocencia, formulando a continuación la propuesta de resolución que corresponda".
Por otra parte, el derecho del conductor a la copia del boletín de denuncia, lo encontramos en el derecho de acceso al procedimiento del art 105 de la CE, en la Ley 19/2013 de Transparencia y en la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común.

[1387] *¿Qué ocurre cuando el agente no observa directamente la infracción, pero tiene conocimiento de la misma? La instrucción 02/S-60 de la DGT señala que la Guardia Civil cuando intervenga como consecuencia de un accidente de tráfico o* ***incidencia de otro orden*** *en la que intervengan vehículos que alteran la seguridad vial y no se remitan las actuaciones a la Autoridad Judicial, deben formular el correspondiente boletín de denuncia,* ***aunque no hubieran presenciado la comisión de los hechos*** *que puedan ser constitutivos de infracción, al que acompañarán los documentos que sirvan de base a la misma y que remitirán a la Jefatura de Tráfico correspondiente para la incoación del expediente sancionador que proceda; permitiéndose de esa manera restablecer la protección a la seguridad vial y al mismo tiempo dejar constancia de los antecedentes que se generen.*
También se plantea la duda de si los agentes deben denunciar un accidente de caza ya que deben denunciar las infracciones que observen y en este tipo de accidentes puede no haber habido infracción. El Defensor del Pueblo en una comunicación (núm. 09061681) a la Dirección General de la Policía y la Guardia Civil de 09.07.2009 indica que "en caso de dudas sobre la antijuricidad de la conducta de la persona cuya sanción se pretende se abstenga de sancionar". Por ello si no se ha incurrido en ningún tipo de infracción, no procede formular denuncia.

[1388] *Es decir, tienen que estar de servicio y debidamente uniformados. Si no es así, sería una denuncia voluntaria.* ***Es distinto si observan un delito contra la seguridad vial*** *ya que el artículo 5.4 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad establece, al ocuparse de la dedicación profesional, que: "Deberán llevar a cabo sus funciones con total dedicación, debiendo intervenir siempre, en cualquier tiempo y lugar, se hallaren o no de servicio, en defensa de la Ley y de la seguridad ciudadana".*
Si la denuncia por una infracción administrativa la efectuase la policía nacional o la policía local en las vías en las que es competente la Guardia Civil, tendría la consideración de denuncia voluntaria. Si la Guardia Civil denuncia en una vía en la que no tiene competencias, también es una denuncia voluntaria. En ese caso la denuncia se debe remitir al Ayuntamiento para que allí se proceda a la incoación e instrucción del procedimiento sancionador, pues corresponde al Municipio tanto la instrucción como la resolución del expediente sancionador. (Juzgado Contencioso-administrativo N°1 de Salamanca, S. 93/2007 de 14 de marzo de 2007, en virtud del recurso 10/61 del 2005).
También puede ocurrir, por ejemplo, que la guardia civil observe una infracción en carretera y al seguir al vehículo y obligar al conductor a detenerlo le entregue la notificación dentro del casco urbano y en ese caso la denuncia seguiría siendo por infracción en las vías de su competencia.
Normalmente si la GC o la PN observa una infracción en el casco urbano avisa a la PL para que extienda el boletín. En éste se pone el número profesional del agente que requiere que se curse la denuncia y se anota el cuerpo al que pertenece.

[1389] *No es correcto decir "me multó un agente de tráfico". Los Agentes de la Autoridad (Policías Locales, Autonómicos, Nacionales, Guardias Civiles y Policías Portuarios) realizan propuestas de sanción, al tiempo que sólo la Autoridad, en exclusiva, (y no sus agentes) puede sancionar o "multar" (es decir, imponer una multa pecuniaria como sanción).*

[1390] *El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor se ocupa en su art. 2 de los* ***"hechos de la circulación"*** *señalando: "1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento,* ***se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor*** *a que se refiere el artículo anterior****, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común."***

[1391] *Forma parte del derecho del supuesto infractor a ser informado de la acusación. Figurarán hechos que se imputan y posibles sanciones con identificación del vehículo, identidad del denunciado si fuera conocida,*

a) ***La identificación del vehículo*** con el que se haya cometido la presunta infracción.

b) ***La identidad del denunciado,*** si se conoce.

c) ***Una descripción sucinta del hecho,*** con expresión del lugar o tramo, fecha y hora.

d) ***El nombre,*** apellidos ***y domicilio del denunciante*** o, ***si es un agente de la autoridad***[1393]***, su número de identificación profesional.***

3. En las denuncias que los agentes de la autoridad notifiquen en el acto[1394] al denunciado[1395] deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 86.1[1396]

---

descripción del hecho, lugar o tramo de la vía, fecha, hora, nombre y domicilio del denunciante o número de identificación si fuera agente de la autoridad.

[1392] *Vemos que no exige que se ponga el número del artículo infringido de la Ley o de alguno de sus Reglamentos ya que como señala el artículo 9.1) que se ocupa de la tramitación de las denuncias en el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico (R.D. 320/1994): "Recibida la denuncia en la Jefatura de Tráfico o Alcaldía, se procederá a la calificación de los hechos y graduación de la multa o a la verificación de la calificación y multa consignadas en la misma por el agente denunciante, impulsándose la ulterior tramitación o proponiéndose por el órgano instructor a la autoridad competente la correspondiente resolución que declare la inexistencia de infracción en los casos de que los hechos denunciados no fuesen constitutivos de la misma, o la improcedencia de imponer sanción, en los supuestos en que no pueda identificarse a su autor."*

Así pues es la Jefatura de Tráfico (u organismo similar en las CC AA con competencias transferidas) o la Alcadía la que debiera poner el artículo infringido sino lo ha hecho el agente o corregirlo, si estuviese incorrecto. Tanto si no se hubiese anotado el artículo infringido como si no se hubiese indicado el motivo se produciría una situación de indefensión para el presunto infractor lo que puede dar lugar a la "nulidad absoluta" del procedimiento sancionador.

[1393] *Se da el caso de que algunos ayuntamientos entregan a los guardias civiles destinados en su localidad sus propios boletines de denuncia, que estos agentes utilizan para denunciar infracciones de tráfico en el casco urbano. Hay que tener en cuenta que las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y notificadas en el acto al denunciado se consideran actos de iniciación del procedimiento sancionador y dan valor probatorio tanto a las denuncias como a las notificaciones de tales agentes. Los guardias civiles, si no actúan en vías de su competencia, podrán presentar denuncias voluntarias por posibles infracciones en vías urbanas ante el Ayuntamiento a través del medio que estimen más conveniente, pero absteniéndose de notificárselas, como si de agentes de la Policía Local se tratara, directamente a los ciudadanos y firmadas por ellos. Estas denuncias no tendrán valor probatorio de presunción de veracidad. Podrán firmarlas con su número de identificación profesional.*

[1394] *En el Boletín de denuncia se incluirá la información de que si no hay pago ni alegaciones se concluirá el expediente.*

Mediante Sentencia 3878/2004 de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo (rec. 49/2003) se establece que "la denuncia correctamente extendida y notificada al infractor supondrá el comienzo del plazo para el procedimiento sancionador -tal como se contempla en el artículo 10 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial-, y se asienta sobre la base de que ambas partes, Administración sancionadora y el sujeto responsable de la infracción, poseen a partir de ese momento los elementos y datos necesarios para el ejercicio de sus competencias y la defensa de sus intereses respectivamente. La Administración puede proceder al ejercicio de la potestad sancionadora en defensa de la seguridad vial y de los intereses generales asociados a la misma, puesto que tiene los datos necesarios para la instrucción del expediente, sin que haya razón alguna para que la iniciación del procedimiento quede diferida a un momento posterior a voluntad de la propia Administración. El infractor, por su parte, ha quedado notificado de la infracción supuestamente cometida y sabe que la Administración ha iniciado un expediente sancionador, por lo que queda excluida toda posible indefensión."

[1395] *Al indicar que se debe notificar al denunciado eso implica que si se entrega el boletín a un conductor que no es el titular del vehículo y la denuncia es por carecer de documentación, la notificación no tendrá*

a) ***La infracción presuntamente cometida, la sanción que pudiera corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción[1397].***

b) ***El órgano competente para imponer la sanción y la norma*** que le atribuye tal competencia[1398].

c) ***Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción*** previstas en el artículo 94[1399].

d) ***En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador[1400] y que dispone de un plazo de veinte días naturales[1401] para efectuar el pago, con la reducción*** y las consecuencias establecidas en el artículo 94[1402], o para formular

---

validez hasta que se envíe al domicilio del titular ya que quien comete la infracción en estos casos es el titular.

[1396] *Se ocupa de la incoación del procedimiento.*

[1397] *La Sala Tercera, Sección 53 del Tribunal Supremo, en Sentencia STS 3714/2009, de 4 de junio de 2009, dictada en virtud de Recurso 25/2006, dice: "...la pérdida de puntos es una medida que tiene carácter materialmente sancionador. El que el descuento de los puntos no se haga efectivo sino cuando la sanción es firme no viene sino a confirmar la naturaleza sancionadora de la pérdida de puntos, pues es también después de la firmeza cuando se produce la anotación de sanción en el Registro de Conductores e infractores". Dicha Sentencia viene a hacer hincapié en la necesidad de notificar los puntos al señalar que "... aunque la norma reglamentaria no lo establece de forma expresa, es exigible que, durante la tramitación del procedimiento sancionador, el interesado quede cumplidamente informado de los puntos que podrá perder en caso de resultar sancionado; y, asimismo, es exigible que, al notificarse al interesado la resolución sancionadora, se le indique de forma clara la pérdida de puntos que llevará aparejada la sanción una vez que sea firme".*

[1398] *La determinación de quiénes son los órganos instructores nos la da el artículo 12.1) del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 95, de 21 de abril), cuando dice: "Los órganos competentes de las Jefaturas de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos -a los que hay que añadir los de las CC.AA. que hayan recibido el traspado de funciones y servicios en materia de tráfico- serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de veinte días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas".*

[1399] *Procedimiento sancionador abreviado: reducción del 50% del importe de la multa y renuncia a presentar alegaciones.*

[1400] *De esta forma se acelera mucho el procedimiento. Es curioso que en un tema tan cercano a tráfico como son los transportes terrestres, el artículo 146.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, establezca que "las denuncias formuladas por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, entregadas en el acto al denunciado,* ***constituirán la iniciación del procedimiento sancionador y la notificación de la denuncia, siempre que aquél pague voluntariamente la sanción en ese mismo momento,*** *teniendo este pago las mismas consecuencias que las establecidas en el procedimiento ordinario." Con lo cual si no se pagan en el mismo momento no inician el procedimiento sancionador.*

[1401] *Los días naturales, que incluyen domingos y festivos, evitan las confusiones que producen los días hábiles. Para acogerse al descuento del 50%, el pago debe hacerse en los 20 días siguientes a la notificación de la sanción (si se entrega en mano se considera ese como el momento de la notificación). Actuar de esta manera supone aceptar la responsabilidad de la conducta sancionada, pues impide cualquier tipo de recurso posterior.*
En el caso de querer apelar la sanción, el plazo para hacerlo es el mismo, 20 días a partir de la notificación. La decisión de presentar alegaciones a la multa, supone rechazar el descuento por pronto pago.

[1402] *Se ocupa del procedimiento sancionador abreviado.*

las alegaciones y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas[1403].

e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior[1404] no se han formulado alegaciones o no se ha abonado la multa[1405], ***se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo[1406],*** conforme se establece en el artículo 95.4[1407].

f) ***El domicilio[1408] que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado*** tiene ***asignada una Dirección Electrónica Vial (DEV),*** ello sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos[1409].

[1403] La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre) (En vigor desde el día 2 de octubre de 2016), en su artículo 16.4), establece que "Los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones Públicas podrán presentarse: a) En el registro electrónico de la Administración u Organismo al que se dirijan, así como en los restantes registros electrónicos de cualquiera de los sujetos a los que se refiere el artículo 2.1; b) En las oficinas de Correos, en la forma que reglamentariamente se establezca; c) En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; d) En las oficinas de asistencia en materia de registros; e) En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes".
Dicho artículo en su apartado 2) determina: "Los asientos se anotarán respetando el orden temporal de recepción o salida de los documentos, e indicando la fecha del día en que se produzcan. Concluido el trámite de registro, los documentos serán cursados sin dilación a sus destinatarios y a las unidades administrativas correspondientes desde el registro en que hubieran sido recibidas".

[1404] Hubiera sido más práctico volver a repetir "veinte días naturales".

[1405] Ahora la Ley castiga la inactividad del infractor, produciéndose la terminación de oficio del procedimiento ante la ausencia de actuaciones del infractor. La inactividad solo provocará que comience contra el infractor el proceso de la vía ejecutiva. Se rompe el deber de dictar resolución expresa cuando el ciudadano ha optado por la inactividad.
Este procedimiento no se aplica a todas las infracciones. Solo es aplicable a las infracciones leves, graves que no detraigan puntos, y graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

[1406] Transcurrido el plazo anterior, la denuncia se convertirá, sin necesidad de dictar y notificar resolución sancionadora, en la resolución misma (denuncia-resolución o denuncia-sanción), de forma que al día siguiente a la finalización del plazo citado se entiende producido el acto resolutorio del procedimiento, poniéndose fin a la vía administrativa.

[1407] Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, esta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. A este procedimiento la doctrina lo viene calificando como procedimiento sumario para diferenciarlo del abreviado y del ordinario.

[1408] De acuerdo con el TRLTSV el domicilio de notificaciones será el que los interesados hayan expresamente indicado (incluida la Dirección Electrónica Vial) y, en su defecto, el que figure en el Registro de Conductores e Infractores y en el de Vehículos, respectivamente. Es, pues, aconsejable que si se modifica el domicilio se proceda al cambio de domicilio del permiso o licencia de conducir (Registro de Conductores e Infractores) y del permiso de circulación (Registro de Vehículos). También sería muy conveniente que el agente, si para al vehículo, solicite al conductor un domicilio de notificaciones que no anotará si coincide con el que figura en el registro de la Dirección General de Tráfico.

[1409] El artículo 41 de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas , que se ocupa de las condiciones generales para la práctica de las notificaciones, establece:
*"1. **Las notificaciones se practicarán preferentemente por medios electrónicos** y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía.No obstante lo anterior, las Administraciones podrán practicar las notificaciones por medios no electrónicos en los siguientes supuestos:*

4. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos, el agente denunciante tomará nota de los datos del permiso o de la licencia de conducción y los remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme[1410] en vía administrativa, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
5. ***Cuando el infractor no acredite su residencia legal[1411] en territorio español[1412]***, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo[1413] ***e inmovilizarlo*** en el lugar indicado por el agente denunciante[1414]. El depósito[1415] podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito[1416], o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 94 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada[1417].

---

a) Cuando la notificación se realice con ocasión de la comparecencia espontánea del interesado o su representante en las oficinas de asistencia en materia de registro y solicite la comunicación o notificación personal en ese momento.
b) Cuando para asegurar la eficacia de la actuación administrativa resulte necesario practicar la notificación por entrega directa de un empleado público de la Administración notificante".
A este respecto, debemos tener en cuenta la Resolución de la DGT de 11.03.2007, por la que se aprobó la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

[1410] *Esta redacción da a entender que las sanciones siempre van acabar siendo firmes, por ello quedaría mejor si dijese: "que en los casos en los que la sanción acabe siendo firme".*

[1411] *La residencia legal, habilita al extranjero a permanecer en España precisamente como residente legal por motivos laborales (residencia y trabajo por cuenta ajena o cuenta propia) o no lucrativos (simple residencia), ya sea temporal (de 90 días hasta 5 años) o de forma indefinida como residente de larga duración.*
La revista online AutoBild.es en su edición de 27.07.2014 reproduce unas manifestaciones del vicepresidente de la CE y titular europeo de Transporte, Siim Kallas, en las que afirma que las estadísticas europeas muestran que los conductores extranjeros son los responsables del 5 % de infracciones (llega hasta el 15 % en lo referente al exceso de velocidad).

[1412] *Los españoles residentes en el extranjero pueden obtener allí el DNI y eso implica, al no figurar el domicilio, que el agente no sepa que no reside en nuestro país.*

[1413] *Al ser el conductor el encargado de trasladar el vehículo al lugar indicado por el agente y al permitir que el depósito pueda ser efectuado mediante tarjeta de crédito (siguiente apartado), se facilita sin duda la ejecución de esta medida.*

[1414] *Si una persona que no tiene residencia en España circula sin cinturón de seguridad y es denunciado, al ser el infractor, se le aplica este artículo y si no paga la multa en el acto o garantiza el pago, el vehículo será inmovilizado hasta que se cumpla lo anterior.*
El legislador no pensó en un extranjero sin residencia legal en España que circula como pasajero en un taxi y va sin cinturón de seguridad. Si no garantiza el pago, quedaría el taxi inmovilizado lo que no tiene ningún sentido ya que el taxista no ha cometido ninguna infracción.

[1415] *La fijación provisional de la cuantía de la multa y la posibilidad de inmovilización -caso de impago-, tan solo debe entenderse como aplicable a aquellos supuestos en que la denuncia tenga el carácter de obligatoria, es decir, formulada por agentes de la autoridad cuando presten servicio de vigilancia y control de la seguridad vial, y que, por lo tanto, de fe de los hechos denunciados, lo que no sucede cuando se trata de una denuncia voluntaria, a la cual la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, concede un valor muy reducido cuando es formulada por particulares, la cual sólo dará lugar a la iniciación del procedimiento sancionador cuando la Jefatura Provincial de Tráfico estime que existen fundamentos para ello.*

[1416] *Debiera haber dicho: "de crédito o de débito o por otro medio electrónico regulado reglamentariamente". Pensemos en que se está generalizando el pago a través del teléfono móvil.*

[1417] *La Instrucción 10/S-119, de la DGT de fecha 8 de junio de 2010, sobre "Aplicación del sistema del permiso por puntos a todos los titulares de permiso o licencia de conducción", establece:*
"4. Actuación de los agentes cuando, con ocasión de la formulación de una denuncia, el conductor exhiba un permiso de conducción no expedido en España.

6. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para su descripción

[1418].(Denuncia de infracciones concurrentes)

Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas[1419].

Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad[1420] encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas ***tendrán valor probatorio***[1421], salvo prueba en contrario, ***de los hechos denunciados***[1422]***, de la identidad de quienes los hubieran cometido*** y, en su caso, de la ***notificación de la***

Para que todo lo expuesto se pueda aplicar de manera conveniente, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico que formulen una denuncia con ocasión de la comisión de una infracción que lleve aparejada pérdida de puntos, cuando procedan siempre que sea posible, a la detención e identificación del conductor, y éste exhiba un permiso de conducción que no ha sido expedido en España, deberán prestar especial atención a lo siguiente:

a) Identificación del conductor. *Debe realizarse una toma de datos lo más completa posible, tanto del conductor como del permiso que presente: filiación completa, domicilio, número del DNI o del NIE, si los tuviera, número del permiso de conducción, país de expedición, clases que posea, fecha de expedición y de caducidad, etc.*

b) Constatación de si es residente legal en España. *No bastará con la simple manifestación del interesado acerca de que es residente legal en España, sino que deberá acreditarlo. Si no lo acreditara, deberá depositar en el acto el importe de la sanción de multa y, de no hacerlo, se procederá a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87.5 de la LTSV: "Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español,... y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante."*

[1418] *Ha habido dudas en la DGT sobre el criterio a seguir. Hoy en día es partidaria, tal como se lo ha comunicado a la Guardia Civil, de que se denuncie sólo la "infracción más grave" cuando concurriendo una sucesión de hechos, necesarios unos para la comisión de otros o para que éstos se produzcan, en su conjunto han de ser valorados y objetivados en un solo tipo concreto, ya sea desde la perspectiva de las normas de tráfico o de las leyes penales.*

[1419] *Los funcionarios de las grandes ciudades, Ceuta y Melilla, asignados por el Pleno de la Corporación o por sus respectivas Asambleas, al ejercicio exclusivo de "ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación (art. 53.3 de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad)",* ***tendrán la consideración de agentes de la autoridad,*** *subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local, sin integrarse en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ...*

La Ley 2/1986 no contempla un nombre específico para estos funcionarios ni prevé una formación adecuada para los mismos. Se está generalizando el nombre de "agentes de movilidad".

[1420] *La presunción de certeza por parte de los agentes de la autoridad apareció en España con las Ordenanzas Generales de Montes de 22.12.1833 aunque tenía un carácter absoluto y no se admitía prueba en contrario.*

[1421] *Dan fe si presenciaron los hechos, pero eso no impide discutir el contenido de la denuncia ya que, como señala el artículo, se pueden presentar pruebas en contrario.*

[1422] *Un agente puede denunciar una infracción* ***y no necesariamente da fe del hecho denunciado****, como sucede* ***cuando no estaba presente en el momento en el que ocurrió la infracción****. La Instrucción 02/S-60 de 2002, establece que, en caso de un accidente o incidente de tráfico con vehículos implicados y en caso de que no se remitan las actuaciones a la Autoridad Judicial, los agentes deben formular la denuncia correspondiente, aunque no hayan presenciado los hechos que puedan ser constitutivos de infracción, acompañando el boletín con los documentos que sirvan de base a la misma.*

denuncia[1423]***, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios*** que sean posibles[1424] sobre el hecho denunciado[1425].

Artículo 89. Notificación de la denuncia[1426].

1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado[1427]***.***

2. No obstante, ***la notificación podrá efectuarse en un momento posterior***[1428] siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

[1423] *La ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificó el antiguo artículo 76, que sólo otorgaba dicho valor probatorio respecto de los hechos denunciados. Extendió ese valor probatorio a la identidad del infractor y a la notificación de la denuncia, manteniéndose la obligación de aportar los elementos probatorios que sean necesarios para enervar el principio de presunción de inocencia.*

[1424] *Las denuncias formuladas por los agentes de la Autoridad que ejerzan funciones de vigilancia y control del tráfico en su respectivo ámbito competencial tendrán el carácter de 'obligatorias", no teniendo dicho carácter cuando se ejerzan fuera de dicho ámbito.*

En relación a los agentes de la ORA (estacionamiento regulado), y a tenor de lo que ha manifestado el Tribunal Supremo en dos sentencias (26-12-1998 y 20-12-2002), éstos no tienen la condición de agentes de la Autoridad, siendo necesaria (para otorgar la presunción de veracidad de las denuncias formuladas por ellos) la ratificación por un Agente de Policía Local.

Si el agente no presencia la infracción debe reseñar todos los elementos probatorios que existan sobre el hecho denunciado, de modo que se acredite de la forma más indubitada posible la comisión de la infracción, especificando que el denunciante no ha observado la misma y notificando la denuncia al infractor. De esta manera, a título de ejemplo, el hecho denunciado podría tener la siguiente redacción: "Conducir sin la diligencia y precaución necesarias.- Infracción no observada por el denunciante, pero deducida de las huellas de derrape dejadas por el vehículo infractor. Se unen fotografías de las huellas. Se confecciona Formulario de Obtención de Datos.

Las fotografías o documentos probatorios que se acompañen serán firmados por el denunciante. Si las aclaraciones no caben en el espacio destinado al concepto de la denuncia, se continuará en un anexo al boletín de denuncia, haciéndolo constar en éste".

[1425] *Cuando un ciudadano presenta alegaciones y el órgano instructor le pide informe de ratificación al agente, éste último debe comprobar que el contenido de su escrito de ratificación concuerda con los hechos descritos en la denuncia, ya que, de no ser así, la prueba practicada no es suficiente para destruir la presunción de inocencia, tal y como indica la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de La Rioja, de 9 de octubre de 1998.*

[1426] *La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó la Ley de Tráfico, en materia sancionadora, modificó la Ley General Tributaria para permitir la cesión de datos a las administraciones de tráfico para la mejora de las notificaciones.*

[1427] *Según el artículo 6 del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: "Los correspondientes boletines de denuncia se extenderán por triplicado ejemplar. Uno de ellos quedará en poder del denunciante, el segundo se entregará al denunciado si fuera posible y el tercero se remitirá a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía correspondiente. Los boletines serán firmados por el denunciante y el denunciado, sin que la firma de este último implique conformidad con los hechos que motivan la denuncia, sino únicamente con la recepción del ejemplar a él destinado. En el caso de que el denunciado se negase a firmar o no supiere hacerlo, el denunciante así lo hará constar." Y este artículo debiera modificarse para incluir: "se negase a firmar, no supiese hacerlo o rehusase la entrega de la copia, el denunciante así lo hará constar".*

Por su parte el art. 10 de ese mismo RD expresa: "Las denuncias formuladas por los agentes de la Autoridad sin parar a los denunciados no seran válidas a menos que consten en las mismas y se les notifique las causas concretas y especificas por las que no fue posible detener el vehiculo".

[1428] *En estos casos las denuncias serán notificadas por Correo o a través de la DEV:*

Al conductor*:*

a) ***Que la denuncia se formule en circunstancias en que <u>la detención del vehículo pueda originar un riesgo</u> para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.***[1429]

b) ***Que la denuncia se formule estando <u>el vehículo estacionado</u>***[1430]***, cuando el conductor no esté presente***[1431]***.***

c) ***Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes***[1432] que permitan la identificación del vehículo.

d) ***Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo***[1433]***.***

- *La Jefatura Provincial de Tráfico instructora notificará la denuncia al conductor, aunque haya sido identificado en carretera, cuando falta o no es correcto, alguno de los datos que deben figurar en la misma.*
- *Si ha sido identificado por el titular.*

Al titular del vehículo*:*

- *El titular del vehículo tiene la obligación legal de comunicar los datos relativos al conductor en el momento de cometerse la infracción.*
- *En el caso de infracciones relativas a la documentación, estado de conservación y reconocimientos periódicos (ITV) y seguro.*

[1429] *Si los agentes de la autoridad paran al vehículo y no notifican en el acto la denuncia, pero presuntamente van a proceder a denunciar al infractor, el afectado puede hacer un escrito dirigido al Jefe Provincial de Tráfico de la provincia donde ocurrieron los hechos, explicando lo sucedido para que se le notifiquen la denuncia, y poder ejercer a partir de ese momento el derecho a la defensa, o pagar con descuento. Al no poder justificar la no notificación en el acto, la multa sería inválida.*

[1430] *A diferencia de lo que ocurre con los excesos de velocidad, una denuncia, por ejemplo, por estacionar en doble fila no tiene que ir acompañada de una foto que demuestre la infracción cometida salvo que una ordenanza municipal de tráfico disponga lo contrario.*

[1431] *Este es un aspecto importante porque a veces los agentes multan a un vehículo que está parado o estacionado sin comprobar que está el conductor dentro y en ese caso debemos tener en cuenta que estaban obligados a entregar el boletín de denuncia al conductor. En caso de que el conductor no estuviese y estuviese un pasajero, no valdría en ese caso la entrega al acompañante del boletín de denuncia al no considerarse el vehículo un domicilio.*

[1432] *La captación automática de imágenes de los vehículos infractores puede dar lugar a situaciones surrealistas. El "Diari de Tarragona" en su edición del 15.10.2014 informa que se ha multado a un turismo que iba transportado en una grúa. Al parecer, la grúa iba con exceso de velocidad y la cámara asociada al radar fijo leyó la matrícula del turismo y no la de la grúa por lo que el titular del vehículo se llevó una sorpresa al recibir la multa, comunicando al periodista que, naturalmente, presentaría recurso contra la sanción impuesta.*

No debemos pensar sólo en las fotos de las cámaras asociadas a los radares que indican la velocidad instantánea del vehículo o en los sensores de los radares de tramo, ya que se van incorporando nuevas facilidades para denunciar por medio de videocámaras como es el caso del "foto-rojo" en los semáforos, la lectura de la matrícula para denunciar a su titular por carecer de seguro o de no cumplimiento con los plazos de la ITV o incluso por acceder a zonas restringidas en las ciudades por motivos de contaminación.

Una reciente modificación del Código de la Circulación italiano (Codice della Strada) permite que a partir del 03.06.2017 se puedan utilizar imágenes captadas por videocámaras para denunciar infracciones en las zonas de carga y descarga. Los agentes de tráfico no están obligados a colocar la multa en el parabrisas y la multa llega automáticamente al domicilio del titular.

[1433] *Dado que la tendencia de la Ley es a no parar al infractor, los conductores deberían recibir a la mayor brevedad posible la notificación ya que con el paso del tiempo aumentan las posibilidades de que se olviden si cometieron o no la infracción reflejada en la denuncia.*

Imaginemos a un conductor que va a una velocidad anormalmente reducida porque observa restos de aceite en una carretera y es denunciado sin ser parado. ¿Cómo puede demostrar las razones por las que circulaba a esa velocidad, teniendo además en cuenta que la multa le va a llegar dentro de unos días?

Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial[1434](DEV).

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros[1435] del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico[1436].

En otros casos puede haber testigos de los motivos que justificaban circular a una velocidad inferior a la velocidad mínima pero, el conductor, al no ser notificado, no trató en ese momento de tomar los datos de esos testigos y así nunca va a poder aportar su testimonio para deshacer la presunción de veracidad del agente denunciante o de la videocámara.

En un Estado de derecho, como el nuestro, las personas tienen que poder conocer los motivos de la acusación para poder defenderse de los mismos con todos los medios, y por ello la notificación a posteriori de las denuncias debe de ser excepcional, y no convertirse en la forma cotidiana de informar al presunto infractor.

Este apartado 2d) tiene su antecedente en un Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de noviembre de 2010 por medio del que se modificó la Ordenanza de Movilidad. Se introdujo una nueva causa para que la notificación de la denuncia se pudiera realizar en momento posterior a la comisión de la infracción: "que el agente denunciante se encuentre realizando labores de regulación del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor", circunstancia que, en ese momento, no se encontraba entre las previstas en el anterior art. 76 LTSV, careciendo, por tanto, de la necesaria cobertura legal, motivo por el cual, y habiendo sigo impugnada por la asociación "Automovilistas Europeos Asociados" fue anulada por la Sentencia num. 329/2012, de 8 de marzo de 2012, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid -Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda.

*El TRLTSV modificó ligeramente su contenido y ahora habla de que el agente esté realizando "**labores de vigilancia y control del tráfico."***

Respecto a la posibilidad de notificar las denuncias en un momento posterior al de la comisión del hecho constitutivo de la infracción, existe una linea jurisprudencial, que niega la posibilidad de que la Administración pueda acudir al mecanismo, que califica expresamente de "subsidiario", del articulo 89), si antes no se ha justificado debidamente el motivo de por que no identificó al conductor en el momento de la infracción notificandole la denuncia (Sentencia del TSJ de Extremadura , de 24 de septiembre de 1998). Para lo que no sirve de justificación, por su abstracción, la simple mención a las "necesidades de trafico" (STSJ del País Vasco, de 4 de febrero de 1999) por "estar ocupada la pareja con otro usuario" (STSJ de Castilla y Lean, Sala de Valladolid, de 1 de junio de 1999) o, en fin, a encontrarse "la Fuerza en actuación preferente" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 22 de diciembre de 2000). Cuando esto sucede, "la omisión de tal requisito comporta la inexcusable consecuencia de nulidad de la denuncia efectuada" (SSTSJ de Navarra, de 24 de abril de 1995, de 27 de noviembre y de 11 de diciembre de 1998), Pues," no cabe reputar como válida [la] denuncia formulada, habida cuenta que en ella no se hizo constar las causas concretas y especificas por las que no fue posible detener el vehiculo" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 8 de noviembre de 2005).

[1434] Vemos como la tendencia es a sustituir el domicilio físico por un "domicilio virtual". Este último permite que no sólo se comuniquen procedimientos sancionadores sino otras comunicaciones de utilidad para los conductores (caducidad de permisos de conducción, revisiones en las estaciones ITV, etc.).

[1435] Debía haber dicho en el domicilio que figure en el Registro de Conductores o Infractores. Una persona puede poner un domicilio en un registro y otro diferente en otro.

[1436] Tenía que añadir: "o en otro domicilio del que tenga conocimiento la Administración con competencias sancionadoras en materia de tráfico".

Es llamativo que un ayuntamiento tenga que utilizar el domicilio que figura en los registros de la Jefatura Central de Tráfico para comunicar una sanción y que cuando ésta pase a la vía ejecutiva el ayuntamiento puede recurrir al padrón municipal para localizar el domicilio. Recordemos que normativa de tráfico obliga a comunicar el cambio de domicilio a efectos de tráfico y la normativa tributaria obliga a comunicar el cambio de domicilio fiscal.

2. La notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV)[1437] permitirá acreditar[1438] la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV), transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el procedimiento sancionador[1439], especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona[1440] que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad[1441].

*[1437] **Un aviso.** Si la persona tiene una dirección electrónica vial se le **notifica** una vez a esa dirección y si en 10 días no se accede a su contenido se envía al Tablón Edictal único (BOE).*
***Dos avisos.** Las personas que no dispongan de la dirección electrónica vial recibirán la notificación de denuncia por el método tradicional (a través de Correos). El infractor recibirá dos avisos de la denuncia. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento debera realizarse despues de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso at menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación (art. 42.2) de la Ley Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*
*[1438] Este sistema de notificación es **un correo electrónico especial que permite verificar la fecha y hora de recepción con un fichero adjunto**, normalmente un PDF firmado electrónicamente por el emisor y que permite comprobar la autenticidad del receptor mediante la firma electrónica. Para poder recibir las multas de Tráfico, es **imprescindible contar con firma electrónica**.*
[1439] Quedaría mejor si dijese "en el expediente sancionador".
[1440] Da a entender que incluso un niño puede recibir la notificación. El TRLTSV se aparta de la Ley de *Enjuiciamiento Criminal que en su artículo 71, respecto de las notificaciones judiciales, señala: "En la diligencia se anotará el día y hora de la entrega, y será firmada por la persona a quien ésta se hiciere y por el funcionario que practique la notificación.*
Si la persona a quien se haga la entrega no supiere firmar, lo hará otra a su ruego; y si no quisiere, firmarán dos testigos buscados al efecto. Estos testigos no podrán negarse a serlo, bajo la multa de 25 a 100 pesetas".
Vemos que en el TRLTSV no se exige que sea funcionario quien practique la notificación y tampoco se ha contemplado la posibilidad de que el afectado no sepa firmar y estuviese solo. No deja de llamar la atención de que la Ley de Enjuiciamiento Criminal se hable de multas en pesetas equivalentes a 15 céntimos de euro a pesar de haber sido reformada multitud de veces, publicándose la última revisión el 06.10.2015.
*[1441] El articulo 42.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre), respecto a la practica de las notificaciones en papel, establece: "Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente este en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma **cualquier persona mayor de catorce años** que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres dias siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento debera realizarse despues de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso at menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación. Si el segundo intento también resultara infructuoso, se procedera en la forma prevista en el articulo 44".*

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento ***sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes.*** Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, ***procediéndose a la publicación en el en el Boletín Oficial del Estado***[1442]***.***

Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento[1443].

Artículo 91. Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).

Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV)[1444] ***y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros*** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, se practicarán en el Boletín Oficial del Estado (BOE)[1445]. ***Transcurrido el período de veinte***

Segun dicho articulo, "Cuando los interesados en un procedimiento seen desconocidos, se ignore el lugar de la notificación o bien, intentada esta, no se hubiese podido practicar, la notificación se hará por medio de un anuncio publicado en el "Boletin Oficial del Estado". Las Administraciones Públicas podrán establecer otras formas de notificación complementarias a traves de los restantes medios de difusion, que no excluiran la obligación de publicar el correspondiente anuncio en el "Boletin Oficial del Estado".

[1442] *La notificación edictal debe limitarse a casos muy excepcionales tal como ha señalado el Tribunal Constitucional, teniendo en cuenta que casi todo el mundo está empadronado y figura un domicilio en algún registro público.*

En noviembre de 2008 una sentencia del Tribunal Constitucional anulaba una sanción del Ayuntamiento de Granada a un conductor porque la carta no le fue remitida a su domicilio real. En esta sentencia y en otras anteriores que afectaron a otros ayuntamientos españoles, el Alto Tribunal en sentencia 128/2008, de 27 de octubre (BOE núm. 281, de 21 de noviembre) reprochaba la falta de diligencia de las administraciones a la hora de localizar a los ciudadanos para notificarles un procedimiento sancionador.

Con esta sentencia, el TC fijó doctrina de actuación pasando a exigir a las administraciones que debían agotarse todas las vías de localización del domicilio del ciudadano antes de publicar la notificación de sanción en los respectivos boletines oficiales, en este caso el Boletín Oficial de la Provincia. De hecho, el BOP se considera como una última instancia, un último recurso. Porque hasta esa sentencia, la táctica habitual era intentar una primera notificación por cartero y si el envío era devuelto por ausencia del destinatario, ya se publicaba en el BOP, por lo que el ciudadano ni se enteraba de que tenía un procedimiento sancionador abierto y no podía defenderse. Y es más, cuando lo hacía, ya era tarde. En 2004 el TC volvió a cuestionar la notificación de multas municipales a través de los boletines oficiales, esta vez por una sanción del ayuntamiento de Madrid, porque se remitieron las notificaciones a un antiguo domicilio del presunto infractor, a pesar de que en el registro mercantil constaba otro actualizado.

[1443] *En el supuesto de que, estando el interesado en el domicilio, rechazase este la notificación, se hará constar en el expediente sancionador, debiendo especificarse las circunstancias del intento de notificación, teniendose por efectuado el tramite y continuandose el procedimiento. La STS de 4 de mayo de 1998 viene a decir que la negativa del destinatario a firmar hace desvirtuar toda pretensión de alegación de una supuesta indefensión, con la consecuencia de que, cumplidos los requisitos que, actualmente, establece el artículo 90.3 del TRLTSVl, se tendrá por efectuada dicha notificación.*

[1444] *Si no se abre correo en 10 días naturales se entiende rehusado y se continúa el trámite.*

Medio fehaciente: Correo certificado en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento, si no dispone de DEV, y en su defecto en los que figuren en Tráfico.

Excepcionalmente después de dos intentos infructuosos de notificación en domicilio, por rehúse o desconocido: Publicación edictal en el BOE.

[1445] *Vemos que la publicación en el BOE (TEU) es subsidiaria para la Administración, no se puede publicar directamente en el BOE sin que se haya intentado notificar por carta al infractor.*

<u>días naturales</u>[1446] ***desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada,*** dándose por cumplido dicho trámite[1447].

Artículo 92. Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA)[1448].

1. Con carácter previo y facultativo[1449], las notificaciones a que se refiere el artículo anterior podrán practicarse también en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA)[1450], que será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

[1446] Transcurridos veinte días naturales desde la publicación en el TEU se considera efectuada la notificación y empieza a correr el plazo para interponer alegaciones o un recurso.
1447 La Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público y otras Medidas de Reforma Administrativa (BOE num. 226, de 17 de septiembre) en su Disposición adicional vigésima primera. Notificación por medio de anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", determina: 1. La Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado pondrá a disposition de las diversas Administraciones P6blicas un sistema automatizado de remisión y gestión telemática para Ia publicación de los anuncios de notificación en el "Boletin Oficial del Estado" previstos en el articulo 59.5 de esta Ley y en esta misma disposición adicional. Dicho sistema, que cumplirá con lo establecido en Ia Ley 11/2007, de 22 de junio, y su normativa de desarrollo, garantizará Ia celeridad en Ia publicación de los anuncios, su correcta y fiel inserción, asi como Ia identificación del órgano remitente. 2. En aquellos procedimientos administrativos que cuenten con normativa específica, de concurrir los supuestos previstos en el articulo 59.5 de esta Ley, la practica de la notificación se hará, en todo caso, mediante un anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", sin perjuicio de que previamente y con caracter facultativo pueda realizarse en Ia forma prevista por dicha normativa especifica.
[1448] Este artículo se complementa con la Disposición Adicional 11ª de esta ley.
[1449] Este artículo parece anticipar la pronta desaparición del TESTRA y de la DEA que serán sustituidos por el BOE y la DEH. Su permanencia con carácter potestativo sólo aporta confusión a los procedimientos.
[1450] De acuerdo con lo dispuesto en este artículo 92, el Tablón Edictal de Sanciones de Trafico (TESTRA), es gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y la práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen en Ia Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre.
Esta previsión tiene efectos desde el dia 25 de noviembre de 2010, segun se establece en Ia disposición final séptima de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, fecha a partir de la cual todas las notificaciones del procedimiento sancionador en materia de tráfico que no se hayan podido practicar en Ia Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado, se publicaran en el BOE y con caracter facultativo, en el Tablón Edictal de Sanciones de Trafico (TESTRA). Ver Ley 15/2014, de 16 de septiembre.
Hay que destacar el caracter universal y gratuito de Ia consulta al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que es libremente accesible a traves de Internet a todos los ciudadanos conforme al principio de igualdad consagrado en el articulo 4.b) de Ia Ley 11/2007, de 22 de junio, de manera que ningún ciudadano pueda sentirse discriminado por el hecho de no disponer de los medios electrónicos necesarios, con pleno sometimiento a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Caracter Personal, y conforme a los requisitos exigidos por Ia ya citada Ley 11/2007, dotándola de plena autenticidad y validez juridica.
Asimismo, debemos tener en cuenta lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre), la cual, en su disposición adicional tercera -notificación por medio de anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", determina: "1. El Boletín Oficial del Estado pondra a disposición de las diversas Administraciones Públicas, un sistema automatizado de remisión y gestión telemática para la publicación de los anuncios de notificación en el mismo previstos en el articulo 44 de esta Ley y en esta disposición adicional. Dicho sistema, que cumplira con lo establecido en esta Ley, y su normativa de desarrollo, garantizará la celeridad de la publicación, su correcta y fiel inserción, asi como la identificación del Organo remitente.
2. En aquellos procedimientos administrativos que cuenten con normativa específica, de concurrir los supuestos previstos en el articulo 44 de esta Ley, la práctica de la notificación se hará, en todo caso, mediante un anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado, sin perjuicio de que previamente y con caracter facultativo pueda realizarse en la forma prevista por dicha normativa específica".

2. El funcionamiento, la gestión y la publicación en el TESTRA[1451] se hará conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal[1452] y en la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

Artículo 93. Clases de procedimientos sancionadores[1453].

1. Notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior[1454], el denunciado dispondrá de un plazo de ***veinte días naturales*** ***<u>para realizar el pago voluntario</u>***[1455]

[1451] *La DGT en su página web señala que los ciudadanos tienen acceso libre y gratuito al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, sin necesidad de utilizar certificado digital ni DNI electrónico y que ofrece en la sede electrónica del Organismo, un sistema de búsqueda avanzado (mediante DNI, NIE, CIF, matrícula del vehículo…) que permitirá a los ciudadanos localizar si aparecen en los edictos publicados en TESTRA.*
Como cualquier persona que acceda al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico sin certificado digital puede ver datos privados de otras personas, una persona puede solicitar que sus datos de carácter personal no aparezcan públicamente en edictos o documentos de posibles sanciones, solicitando el alta en el servicio de "Lista de Excluidos".
El alta en este servicio supondrá que los datos personales contenidos en los edictos publicados en TESTRA sólo podrán ser visualizados por el propio interesado y por las personas a las cuáles haya autorizado, requiriendo identificación y autenticación mediante certificado digital o DNI electrónico. Si se desea tramitar el alta/baja en dicho servicio de "Lista de Excluidos", puede hacerse también desde la Sede Electrónica utilizando un certificado digital.
Un edicto publicado en TESTRA mantiene el estado de VIGENTE durante 20 días naturales (salvo prorrogación por cuestiones extraordinarias). Tras los 20 días naturales se pasará al estado de NO VIGENTE y podrá continuarse el procedimiento, disponiendo el interesado del plazo anunciado para realizar las actuaciones que estime procedentes (pagar, recurrir, reclamar, alegar, etc.). No obstante, el edicto seguirá estando accesible en TESTRA durante un año en estado NO VIGENTE.

[1452] *a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.*

[1453] *Una vez notificada la sanción existen dos procedimientos para que la infracción se convierta en sanción: el procedimiento abreviado y el procedimiento ordinario, aunque sorpende que en el artículo que se ocupa de las clases de procedimientos sancionadores sólo se haga una referencia al procedimiento sancionador abreviado.*
El infractor elige el tipo de procedimiento. Tras su decisión, será la Administración la que tenga que obrar de acuerdo con el tipo elegido.
Abreviado. *Si se paga en 20 días naturales y no se presentan alegaciones*
- *Descuento del 50% del importe de la multa.*
- *No se pueden formular alegaciones y finaliza el procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa.*
- *Se agota la vía administrativa al día siguiente del pago.*
- *La sanción no se computa como antecedente, salvo que tenga pérdida de puntos.*
- *Los puntos se descuentan al día siguiente y si tardasen algunos días en descontarse tendría efecto el descuento desde el día siguiente a la firmeza de la sanción.*
- *No es válido para infracciones muy graves y aquellas referidas a inhibidores de radar.*

Ordinario. *Notificada la denuncia, se pueden presentar alegaciones, pero no hay descuentos.*
- *Si no se ha producido la detención del vehículo debe identificarse al conductor en 15 días naturales.*
- *Si no hay alegaciones ni se paga, la sanción se hace firme a los 30 días y pasa a la vía ejecutiva (Hacienda).*

[1454] *Siempre se debe conservar el boletín de denuncia o la carta de iniciación ya que la fecha de notificación es esencial para formular alegaciones y controlar la validez y vigencia del procedimiento y controlar su caducidad.*

[1455] *El pago de las sanciones que se encuentren en período voluntario de pago podrá efectuarse:*
- *Al agente, con tarjeta o en metálico.*
- *En las sucursales de la Caixa (Caixabank).*
- *Con tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro).*

con ***reducción de la sanción de multa***[1456]**,** o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo[1457], el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, ***dispondrán de un plazo de veinte días naturales para identificar al conductor*** responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador[1458]. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese realizado a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Si se efectúa el pago de la multa <u>en las condiciones indicadas en el párrafo primero</u>[1459]***,*** se seguirá ***el procedimiento sancionador abreviado*** y, en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el artículo 77, h), j), n), ñ), o), p), q) y r)[1460].

- *En las Oficinas de Correos.*
- *En las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico, con tarjeta de débito o de crédito (desde 04.03.2013)*
- *A través de Internet: www.dgt.es o del 060 si se hace por pago telefónico.*
- *Mediante transferencia bancaria desde el extranjero.*

[1456] *Aunque lo aclare en el punto 2, no estaría mal que hubiese añadido "en los casos así previstos por la ley". No parece permitir que una persona no quiera acogerse a la reducción de la multa, es decir, que esta reducción es siempre automática y no depende de la voluntad de las partes.*

[1457] *Tendría que aclarar que la detención es por orden de los agentes con el fin de notificar al conductor de la infracción cometida y no por necesidades del tráfico.*

[1458] *La redacción es inadecuada señala que se debe identificar al conductor responsable de la infracción en todos los casos. El texto mejoraría si indicase: "El titular del vehículo, si no lo estuviese conduciendo en el momento de la presunta infracción, deberá identificar al conductor…" ya que no hay que identificar al conductor cuando coincide con el titular del vehículo. En ese caso se pueden presentar alegaciones o proceder al pago de la sanción sin identificarse de nuevo.*

[1459] *Es decir, la tramitación del expediente sancionador va a depender de la posición que adopte el denunciado ya que de su decisión dependerá que la tramitación de ese expediente sancionador se efectúe por el procedimiento sancionador ordinario o por el procedimiento sancionador abreviado.*

[1460] *h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.*
j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11 (obligación de identificar al conductor).
n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.
o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.
q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección.

3. El incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo que se establece en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor[1461], podrá sancionarse conforme ***a uno de los dos***[1462] ***procedimientos sancionadores***[1463] que se establecen en esta ley[1464].

---

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

[1461] Real Decreto Legislativo 8/2004 sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre); Real Decreto 1507/2008 Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre) y Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehiculos automóviles, asi como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DOUE núm. L 263, de 7 de octubre).

[1462] La Ley habla de "uno de los dos" y debía aclarar que criterio se sigue para que sea uno u otro o indicar cuál de ellos es el que se tiene que utilizar o indicar que se aclararía reglamentariamente.

[1463]Procedimiento abreviado y procedimiento ordinario, art. 94 y 95 del TRLTSV. Vemos que no se considera delito circular sin seguro. No obstante, el conductor (titular o no del vehículo) será el responsable de los daños que se causen a otras personas o vehículos por conducir sin el seguro obligatorio siempre que fuese culpa suya y tendrá que responder de sus actos tanto civil como penalmente.

[1464] La DGT, en su Instrucción 08V-77;S-101, de 23 de septiembre de 2008, establece cual será el procedimiento de actuación de los Agentes encargados de la vigilancia del trafico, asi como el de las Jefaturas Provinciales de Trafico, ante las denuncias por no acreditar la vigencia del seguro:

"En todos aquellos casos que sea posible, el Agente de la Autoridad consultará el Registro de Vehículos al objeto de verificar la existencia o no del seguro obligatorio. En el supuesto que conste la tenencia y vigencia del seguro obligatorio, se entenderá cumplida la acreditación, no exigiéndose por tanto justificante alguno. En todos aquellos casos en que no sea posible realizar la consulta al Registro de Vehiculos, o consultado este no conste la existencia de seguro o no este vigente, se solicitará del conductor el recibo o justificante que acredite la vigencia del seguro:

1. *En el supuesto de que sea aportado, se entenderá cumplida la obligación.*
2. *En aquellos supuestos en que, solicitado el recibo o justificante no se acredite la vigencia del seguro se formulará denuncia por "circular careciendo de seguro obligatorio el vehiculo reseñado para cuya conducción se exige....", conforme a lo que en cada caso proceda, segun lo previsto en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT. La Jefatura de Trafico que reciba la denuncia, antes de iniciar el procedimiento, debera realizar una consulta al Registro de Vehículos, para comprobar si el vehiculo tenia seguro en vigor en la fecha de la denuncia. En función de la información que conste en el registro, procederá de la siguiente manera:*

1. Si el vehículo tenía seguro en vigor, dictará resolución de archivo de la denuncia.

2. Si no consta que el vehículo tuviera seguro en vigor, se enviará la notificación de la denuncia y se indicará al denunciado que debe presentar el justificante de la vigencia del seguro obligatorio ante la Jefatura de Tráfico en el plazo de cinco días, y que se procederá al precinto y depósito del vehículo en caso de incumplimiento de esta obligación.

Acreditado por el denunciado, en el trámite procedimental oportuno, que el vehículo tenía seguro en vigor en la fecha de la denuncia, se dictará resolución de sobreseimiento del procedimiento".

La Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre (DOUE num. L 263, de 7 de octubre), en su articulo 27 establece que: "Los Estados miembros determinaran el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales aprobadas en aplicación de la presente Directiva y adoptarán cuantas medidas resulten necesarias para garantizar la aplicación de dichas disposiciones. Las sanciones que se establezcan deberan ser efectivas, proporcionadas y disuasorias".

Ver igualmente el Escrito Directriz UON-SAR 13/01, de 19 de junio de 2013, de la DGT, sobre "Tramitación de Expedientes sancionadores y Resolución de Recursos en materia de Seguro Obligatorio de Automóviles".

4. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en la normativa de procedimiento administrativo común[1465]***, las alegaciones***[1466]***, escritos y recursos que se deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora.***

Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán a los órganos competentes en materia de tráfico a la mayor brevedad posible.

Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado[1467].

Una vez realizado el pago voluntario de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia[1468] ***o dentro del plazo de veinte días naturales***[1469] contados desde el día

[1465] *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su articulo 16.4) determina cuales son los registros, oficinas o dependencias en las que se pueden presentarse las alegaciones, escritos o recursos, al establecer que "Los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones Publicas podrán presentarse: a) En el registro electrónico de la Administración u Organismo al que se dirijan, asi como en los restantes registros electrónicos de cualquiera de los sujetos a los que se refiere el articulo 2.1; b) En las oficinas de Correos, en la forma que reglamentariamente se establezca; c) En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; d) En las oficinas de asistencia en materia de registros; e) En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes".*

[1466] *No existen atenuantes en el procedimiento sancionador, pero eso no impide que se pueda alegar que se cometió una infracción para evitar un daño superior, como es el caso de subirse a una acera para evitar un atropello.*

[1467] *No existe tal procedimiento ya que no se realiza ningún trámite en él. De las fases del procedimiento sólo existe la iniciación, normalmente mediante el boletín de denuncia.*
Ahora los conductores reciben a través del agente o del cartero un documento que supone, en realidad, para la mayoría de ellos, el reconocimiento de una deuda con la administración, que se salda con el pronto pago para evitar los riesgos de un recurso en vía administrativa.
La Ley 18/2009, por la que se modifica la LTSV en materia sancionadora, en su exposición de motivos señala, inspirándose en los "juicios rápidos" en el ámbito penal: "Se trata ahora de ofrecer al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración sancionadora que le permita cumplir rápidamente el castigo impuesto a cambio de una rebaja sustantiva en éste".
En Estados Unidos, en el procedimiento penal, muchas personas de condición humilde o simplemente porque carecen de recursos económicos, se declaran culpables aconsejadas por el abogado de oficio, aún a sabiendas que son inocentes, para evitar la maquinaria procesal.
Lo mismo sucede, en aquel país, en los procesos civiles cuando existe derecho a una indemnización ya que de 780.000 casos anuales que se presentan ante los Tribunales, sólo unos 12.000, el 1,5%, llegan a un veredicto, los demás alcanzan un pacto de conformidad [diálogo en la película Acción Civil (A Civil Action, 1998) de Steven Zaillian].
Como curiosidad y para que veamos que esto viene de antiguo en nuestra cultura, recordemos que, en 1882, Carlo Collodi creó el personaje de Pinocho. En una escena del cuento, Pinocho es condenado a la cárcel siendo inocente y para poder salir de la prisión se declara culpable.
Este es el riesgo que se corre con este tipo de procedimiento en el terreno de la sanción administrativa, ya que, aun teniendo razón, al conductor le puede convenir aceptar la sanción para evitar recursos que suponen molestias y tiempo y que si finalizan en el juzgado suponen gastos adicionales.

[1468] *Debiera añadir "por parte del agente" ya que la entrega de la denuncia también la puede efectuar el cartero, al notificarlo, en el domicilio del interesado y sin embargo éste no puede pagarle la multa.*

[1469] *Se pretende dar más agilidad al sistema, de forma que se acerque al funcionamiento de los* ***juicios rápidos.*** *Hasta ahora un conductor que arroja una tasa de alcoholemia considerada delito (0,60 miligramos de alcohol por litro de aire espirado) es condenado en sólo unas horas; pero si esa tasa está por debajo de este nivel, al ser una infracción administrativa, el proceso hasta que la sanción es firme, podía tardar varios meses. El Gobierno consideró que acortar el tiempo entre la infracción y el reproche social mejoraría sustancialmente la seguridad vial.*

siguiente al de su notificación[1470], ***concluirá el procedimiento*** sancionador[1471] con las siguientes consecuencias:

a) ***La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción[1472].***

b) ***La renuncia a formular alegaciones.*** En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas[1473].

c) ***La terminación del procedimiento,*** sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago[1474].

d) ***El agotamiento de la vía administrativa***[1475] siendo recurrible[1476] únicamente[1477] ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo[1478].

e) ***El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo*** se iniciará el día siguiente a aquél en que tenga lugar el pago.

[1470] *Se **ofrece al infractor la posibilidad de terminar el expediente sancionador si abona la sanción antes del plazo de 20 días desde su notificación.** En las denuncias formuladas por el Agente, el plazo comienza al día siguiente de serle entregada la denuncia, al tener está valor de notificación. En el caso de las denuncias formuladas por correo postal (ej. denuncias provenientes de los radares fijos), desde la recepción de la notificación por el infractor. En el supuesto de denuncias notificadas a través de la Dirección Electrónica Vial, el plazo comienza tras el acceso a la misma por parte del infractor.*

[1471] *En el procedimiento abreviado no se aclara si la renuncia a formular alegaciones por acogerse al pago voluntario de la multa afecta también a la posibilidad de formular alegaciones sobre la pérdida parcial de puntos.*
La ley tampoco aclara si se pueden detraer puntos de un permiso cuyo saldo se ha agotado, y si esos puntos negativos cuya detracción correspondería a hechos anteriores se pueden aplicar a permisos obtenidos con posterioridad, después de haber estado seis meses sin conducir (tres en el caso de profesionales), y haber superado las correspondientes pruebas.
Tampoco aclara las consecuencias que tiene el que un ayuntamiento no comunique en plazo al Registro de Infractores la firmeza de una sanción con pérdida de puntos.
También se echa de menos conocer quien tiene la capacidad revisora de las anotaciones registrales respecto a una actuación errónea o arbitraria de la administración.

[1472] *Esta reducción ha tenido un enorme "éxito" para la Administración. En 2014, según un informe de la DGT, en el territorio en que tiene competencias en materia de tráfico, sólo se recurrieron el 1,15% de las sanciones y de esos recursos sólo al 11,87% de los sancionados se les dio la razón a sus alegaciones.*
Nota: Los datos de recursos, ofrecidos por la DGT a mediados de noviembre de 2015, no han contabilizado las alegaciones presentadas en fase de instrucción. Además, la información no recogió sólo datos de 2015, ya que existían recursos presentados que aún no habían sido resueltos.

[1473] *El TRLTSV establece la incompatibilidad del pago con bonificación con la presentación de alegaciones. Esto supone consumar un "chantaje legal" ya que se reduce la multa un 50% si no se presentan alegaciones y si se presentan se envían a la papelera.*

[1474] *Esto supone que si un conductor es sancionado con una multa inferior a la que le corresponde y quiere beneficiarse del error de la Administración, debe proceder al pago con descuento ya que así se acaba el procedimiento y la Jefatura Provincial de Tráfico no podrá hacer una rectificación del importe de la multa.*

[1475] *Puede darse el caso de que dos denuncias por infracciones idénticas, con el mismo vehículo y en el mismo lugar, cometidas en dos momentos distintos, a una se le aplique el descuento y la otra no se tenga que pagar por haber recurrido y obtenido sentencia favorable.*

[1476] *No ha habido un acto expreso por parte de la Administración por lo que es difícil saber lo que se va a recurrir. Se supone que es contra un acto "tácito" de la administración.*

[1477] *En el procedimiento abreviado queda excluido expresamente el recurso de reposición.*

[1478] *La jurisdicción contencioso administrativa tiene una naturaleza esencialmente revisora de la actuación administrativa previa. El fundamento constitucional de esta característica revisora se encuentra en el artículo 106 de la Constitución cuando establece que los Tribunales controlan la legalidad de la actuación administrativa.*

f) ***La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago***[1479]**,** produciendo plenos efectos desde el día siguiente.

g) ***La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores*** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico***, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos***[1480]***.***

Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario[1481]***.***

1. ***Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales*** para formular las alegaciones[1482] que tenga por conveniente y ***proponer o aportar las pruebas*** que estime oportunas.

[1479] *El TRLTSV establece que el pago provoca la firmeza de la sanción y así por ejemplo comienza a partir del día siguiente el plazo de 2 años (o 3 años, si hubiese cometido una infracción muy grave) para que a un conductor le vuelvan a aparecer en su historial los doce puntos si en ese período no comete, ninguna infracción que detraiga puntos.*

[1480] *Además de tentar al conductor con la reducción del importe de la sanción, si no alega se le "premia" con la ausencia de antecedentes.*

La DGT, en su Instrucción 13/S-128 y GE-75, de fecha 21 de febrero de 2013, referida a la "Eliminación de abono de sanciones en metalico en denuncias en carretera", dice: " … dedica varios preceptos al abono de la sanción en el acto de la denuncia, reconociendo el articulo 94 del citado texto legal que este pago voluntario en ese momento conlleva, entre otras importantes consecuencias, la reducción del 50% del importe de la sanción de multa y la terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

El derecho del denunciado a un abono inmediato de la sanción no puede circunscribirse hoy a que el mismo tenga que realizarse en metálico, sino que debe ser puesto en relación con la lógica evolución de los sistemas de pago que se vienen consolidando desde hace tiempo en la sociedad, especialmente los sistemas relacionados con tarjetas de crédito y de débito o con el teléfono móvil. En este sentido, los artículos 86.3.a) y 94 del texto legal, se refieren al abono de la sanción en el acto de formularse la denuncia, pero no señalan de forma expresa que este derecho deba ejercitarse con el abono en metálico, sino que la norma lo que exige realmente es disponer de medios de pago que puedan hacer efectivo el derecho a acogerse al procedimiento abreviado.

En estos años, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha nuevos sistemas de pago que permiten al ciudadano efectuar el abono de la sanción de forma casi inmediata para ejercer su derecho al procedimiento abreviado, como son los pagos con tarjeta de crédito y debito, pago telefónico, pago en sucursal bancaria y pago en oficinas de Correos. Nada obsta pues a que, de forma general, no se admitan abonos de sanción en metálico a los agentes, dando asi una solución organizativa a esta cuestion.

Esta prohibición general del abono de las sanciones en metálico en el momento de la denuncia debe ser modulada cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español. En este caso, y de acuerdo con lo dispuesto en el articulo 87.5 de la Ley de Seguridad Vial, el denunciado viene obligado a realizar un depósito del importe provisional fijado por el agente, y este depósito puede efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico. Aunque lo ideal es derivar el pago hacia uno de los sistemas anteriormente descritos, lo cierto es que, para este tipo de infractores, debe quedar por ahora la posibilidad de pago en metálico.

Por lo anteriormente expuesto, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1º. Desde el dia 25 de febrero de 2013, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no admitirán abonos de sanciones en metálico.

[1481] *Si el infractor no está de acuerdo con la denuncia formulada, debe optar por el procedimiento ordinario. El infractor dispone de un plazo (20 días) para formular las alegaciones, pruebas o informes que tenga por oportunos. El instructor del expediente también podrá requerir cuantas pruebas tenga por oportuno, al objeto de decidir su resolución del mejor modo posible. Finalmente, la autoridad sancionadora dictará resolución confirmando o denegando la denuncia formulada. Dictada la resolución, ésta es firme una vez notificada al infractor, detrayéndose, si procede, por tanto, los puntos y debiendo proceder al pago (sin reducción) en el plazo de quince días. De no hacerlo, se remitirá a la vía ejecutiva para su exacción en vía de apremio.*

[1482] *Si el afectado por una sanción no está de acuerdo con la misma y ha optado por presentar alegaciones, la resolución sancionadora puede anular la sanción o bien confirmarla. En este caso, podría implicar la*

2. ***Si las alegaciones formuladas aportasen datos nuevos o distintos***[1483] ***de los constatados por el agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al agente*** para que ***informe en el plazo de quince días naturales***[1484]***.***

   En todo caso, ***el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación de las posibles responsabilidades.*** La denegación de la práctica de las pruebas ***deberá ser motivada***[1485], dejando constancia en el procedimiento sancionador[1486].

3. ***Concluida la instrucción del procedimiento sancionador, el órgano instructor elevará propuesta de resolución***[1487] al órgano competente para sancionar ***para que dicte la resolución***[1488] que proceda. ***Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales,*** si figuran en el procedimiento sancionador o se han tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

4. Cuando se trate de infracciones leves[1489], de infracciones graves que no supongan la detracción de puntos, o de infracciones muy graves y graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, si el denunciado no formula alegaciones ni abona

---

retirada de puntos. Los puntos se anotarían en el Registro de Conductores e Infractores al día siguiente de notificarse la resolución sancionadora.
Contra una resolución confirmatoria se puede interponer recurso de reposición, aunque no se suspende su ejecución.
Al no existir recurso de alzada, si no hay resolución expresa en el plazo de un mes se da por finalizada la vía administrativa y se puede recurrir en la vía contencioso administrativa.

[1483] *Esto supone el derecho a utilizar medios de prueba pertinentes para su defensa.*

[1484] *El artículo 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece respecto a la emisión de informes que:*

1. *Salvo disposición expresa en contrario, los informes seran facultativos y no vinculantes.*
2. *Los informes serán emitidos a traves de medios electrónicos y de acuerdo con los requisitos que señala el artículo 26 en el plazo de diez dias, salvo que una disposición o el cumplimiento del resto de los plazos del procedimiento permita o exija otro plazo mayor o menor (En este caso 15 dias).*
3. *De no emitirse el informe en el plazo señalado, y sin perjuicio de la responsabilidad en que incurra el responsable de la demora, se podran proseguir las actuaciones salvo cuando se trate de un informe preceptivo, en cuyo caso se podra suspender el transcurso del plazo maximo legal para resolver el procedimiento en los términos establecidos en la letra d) del apartado 1 del articulo 22.*

El informe emitido fuera de plazo podra no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

[1485] *El órgano instructor, teniendo discrecionalidad para acordar la práctica o denegación de la prueba, ha de motivar su inadmisión, puesto que el no hacerlo provocaría indefensión en el interesado. La jurisprudencia en varias sentencias es unánime en la necesidad de motivar la denegación de la prueba.*

[1486] *El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, en su art. 13.1 fija el periodo de prueba, en un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez.*

[1487] *Así pues, en el procedimiento ordinario podría darse informe del agente denunciante, práctica de prueba, propuesta de resolución, con o sin alegaciones ante ella, y resolución expresa del órgano sancionador.*
Recordemos que, si no se han presentado alegaciones en la iniciación, no habrá propuesta de resolución, pues la incoación tendrá carácter de resolución directa.

[1488] *La resolución es el acto que finaliza el procedimiento sancionador y puede ser absolutoria cuando se tienen en cuenta las alegaciones y las pruebas y condenatoria cuando se desestiman aquellas.*

[1489] *La simplificación del procedimiento ayuda mucho a los municipios ya que más del 90% de las multas municipales sancionan infracciones leves, principalmente de estacionamiento.*

el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador[1490]. ***En este supuesto, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia[1491].***

5. La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa[1492] y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los ***treinta días antes indicados.***

Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario[1493].

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquel en que se notifique al interesado, produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 95.4.

2. ***Contra las resoluciones sancionadoras[1494], podrá interponerse recurso de reposición[1495],*** con carácter potestativo, en el ***plazo de un mes*** contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora[1496], que será el competente para resolverlo.

[1490] Es decir, el denunciado tiene que actuar en un sentido o en otro porque si no lo hace se pone en marcha el procedimiento ejecutivo.

[1491] Eso supone que, si el denunciado no hace nada, al cabo de un mes desde que le entregaron en mano la denuncia ya se puede ejecutar la sanción. Es decir, no tienen que transcurrir 20 días y luego 30 días adicionales.

[1492] Procede el recurso de reposición en el procedimiento ordinario calificado como sumario, que en el procedimiento abreviado queda expresamente excluido.

[1493] Los principales motivos de recurso son: a) Que la fotografía no sea válida por no verse bien el vehículo y la matrícula, o por no verse la velocidad a la que presuntamente se circulaba o por no figurar el modelo de radar; b) Que el radar, la cámara de foto-rojo asociada a un semáforo no tengan actualizado su certificado de homologación o esté sometida a control metrólogico del Estado o el alcoholímetro carezca del certificado de verificación del correcto estado de funcionamiento; c) Que la administración no cumpla los plazos de notificación o que haya caducado o prescrito la multa; y d) Que haya defectos en la notificación.

[1494] Debiera haber aclarado quienes dictan las resoluciones sancionadoras, o citado el artículo 84 donde habla de quienes son competentes para sancionar.

[1495] La Ley 18/2009 de reforma de la LTSV en materia sancionadora suprimió el recurso de alzada. Con la supresión de este recurso, la resolución sancionadora pasa a ser firme desde el día siguiente a su notificación al denunciado. En ese momento se produce ya la detracción de puntos, y el denunciado dispone del plazo de veinte días naturales, desde el día siguiente a su notificación, para abonar la sanción con su importe íntegro antes de que se produzca su remisión a la vía ejecutiva.

Como el recurso de reposición es potestativo se puede acudir con la resolución sancionadora, una vez notificada, directamente a los tribunales.

Dado que el órgano competente para resolver el recurso de reposición es el mismo órgano que dicta la resolucion recurrida existen pocas posibilidades de que prospere el recurso.

Aunque la Ley de Seguridad Vial no lo especifica, rige supletoriamente lo establecido en el articulo 124.3) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones según el cual: "Contra la resolución de un recurso de reposición no podra interponerse de nuevo dicho recurso".

La Ley de Seguridad Vial, en su intención de acortar los plazos no solo en la tramitación del procedimiento sancionador, sino, igualmente, en la fase de recurso, sustituye el recurso de alzada, con plazo de tres meses de interposición y tres de resolución, por el de reposición con un plazo de un mes en ambas.

[1496] El artículo 53 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala que los interesados en un procedimiento administrativo tienen derecho a:

3. ***La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción[1497].*** En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ***ésta se entenderá denegada[1498] transcurrido el <u>plazo de un mes</u> desde la solicitud sin que se haya resuelto.***
4. ***No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso hechos, documentos y alegaciones[1499] del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario[1500].***
5. ***El recurso de reposición[1501] regulado en este artículo se entenderá desestimado[1502] si no recae resolución expresa[1503] en el <u>plazo de un mes</u>,*** quedando expedita la vía contencioso-administrativa.

"a) A conocer, en cualquier momento, el estado de la tramitación de los procedimientos en los que tengan la condición de interesados; el sentido del silencio administrativo que corresponda, en caso de que la Administración no dicte ni notifique resolución expresa en plazo; el órgano competente para su instrucción, en su caso, y resolución; y los actos de trámite dictados. Asimismo, también tendrán derecho a acceder y a obtener copia de los documentos contenidos en los citados procedimientos".

Desgraciadamente muchos funcionarios no saben o no cumplen sus deberes de proporcionar al ciudadano esta información, incluso alguno dice "y de usted las gracias porque se lo dejo ver" o pretenden cobrar tasas a las que no tiene derecho la Administración sancionadora, perjudicando con ello el derecho de defensa del afectado.

[1497] Si bien, en el caso de presentar alegaciones, éstas deben resolverse antes de exigir el pago de la sanción no es el caso en el caso de los recursos ya que en este caso las sanciones son ejecutivas y se pueden cobrar antes de resolver el recurso.

[1498] En este caso parece de aplicación el art. 108 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativo a la posibilidad de suspender la ejecución si ésta puede causar perjuicios de imposible o difícil reparación o si la impugnación se fundamenta en alguna de las causas de nulidad de pleno derecho previstas en el art. 47.1 de dicha Ley.

[1499] En el artículo 94 que se ocupa del procedimiento abreviado señala que en el caso de que se formulen alegaciones se tendrán por no presentadas, mientras que en éste señala que si se presentan alegaciones: "no se tendrán en cuenta en la resolución del recurso, y, por tanto, da por supuesto que habrá de recaer resolución y ser expresa o de lo contrario se entenderá desestimada por silencio".

Interpuesto el recurso debe resolverse expresamente, aun cuando las alegaciones o pruebas sean de las contempladas en este precepto y, si no existen otras diferentes, por tal motivo, desestimarse.

[1500] Es decir, si lo pudo aportar antes de presentar el recurso.

El artículo 125 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece, que "Contra los actos firmes en via administrativa podrá interponerse el recurso extraordinario de revisión ante el órgano administrativo que los dictó, que también será competente para su resolución, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- *Que al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente.*
- *Que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que, aunque sean posteriores, evidencien el error de la resolución recurrida.*
- *Que en la resolución hayan influido esencialmente documentos o testimonios declarados falsos por sentencia judicial firme, anterior o posterior a aquella resolución.*
- *Que la resolución se hubiese dictado como consecuencia de prevaricación, cohecho, violencia, maquinación fraudulenta u otra conducta punible y se haya declarado asi en virtud de sentencia judicial firme.*

[1501] El recurso de reposicion puede resolverse de forma expresa o presunta, pues se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la via contencioso-administrativa. No obstante, si en el plazo de un año desde la iniciación del procedimiento con la denuncia, no se hubiera dictado la resolucion sancionadora, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado, o de oficio, por el órgano competente para dictar resolucion.

[1502] Aunque el TRLTSV no lo especifica rige supletoriamente lo establecido en el art. 124.3) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, según el cual: "Contra la resolución de un recurso de reposición no podrá interponerse de nuevo dicho recurso".

6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, en el caso de las entidades locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica[1504].

CAPÍTULO V[1505]

Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico[1506]

Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.

1. Se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Unión Europea[1507] distinto de aquél en el que se cometió la infracción.

[1503] Si existiese resolución expresa también dejaría expedita la vía contencioso-administrativa.

[1504] El recurso de reposición es un recurso que puede ser administrativo, en este caso, potestativo que se interpone contra actos administrativos cuando no pongan fin a la via administrativa, siendo interpuesto, con caracter previo y potestativo al recurso judicial contencioso-administrativo o tambien puede ser judicial, contra providencias y resoluciones judiciales, tales como diligencias de ordenación.
El recurso de reposición puede ser interpuesto, contra cualquier resolución administrativa que ponga fin a la via administrativa, como sucede en algunos casos, contra actos que emanan de resoluciones por la imposición de sanciones de la Ley de Seguridad Vial, Ley antibotellón, Ley General Tributaria, Ley de Regimen Local, etc...
Con carecter general conforme al articulo 84 de la Ley 39/2015, pondrán fin al procedimiento la resolución, el desistimiento, la renuncia al derecho en que se funde la solicitud, cuando tal renuncia no esté prohibida por el ordenamiento juridico, y la declaración de caducidad. Tambien producirá la terminación del procedimiento la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas. La resolución que se dicte deberá ser motivada en todo caso.
Una vez concluida la instrucción del procedimiento, y practicada la audiencia al interesado por el órgano correspondiente, el instructor elevará propuesta de resolución al órgano que tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.
En materia de trafico, tras la modificación de la Ley de Seguridad Vial por medio de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, se produce una modificación sustancial, pues ahora la terminación del procedimiento pone fin a la via administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el dia siguiente al transcurso de los treinta dias posteriores a la notificación de la resolución, si es expresa, al margen de que se interpongan o no recursos contra la misma, mientras que en la situación anterior, la interposición de recurso no agotaba la vía administrativa e impedia la ejecución.
El procedimiento finaliza sin necesidad de dictar resolucion, por entenderse como tal la propia denuncia, en el procedimiento abreviado y en el ordinario cuando el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte dias naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, únicamente cuando se trate de infracciones !eves, infracciones graves que no detraigan puntos, e infracciones muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

[1505] A traves de este Capítulo, se transpone al ordenamiento jurídico espariol la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DOUE núm. L 68, de 13 de marzo), que se había recogido en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

[1506] No existe todavía un convenio a nivel europeo que permita quitar puntos por infracciones de circulación cometidas en el Espacio Económico Europeo.

[1507] Este artículo no es de aplicación a las infracciones cometidas con vehículos de terceros países que no pertenezcan a la Unión Europea, como es el caso de Andorra o San Marino.

2. El tratamiento de los datos de carácter personal derivado del intercambio transfronterizo de información se efectuará conforme a lo dispuesto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal[1508].

Artículo 98. Infracciones[1509].

El intercambio transfronterizo de información[1510] se llevará a cabo sobre las siguientes infracciones de tráfico[1511]:

a) Exceso de velocidad[1512].

b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.

c) No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».

e) Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.

f) Conducción con presencia de drogas en el organismo.

g) No utilización del casco de protección.

h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

Artículo 99. Punto de contacto nacional.

1. Para el intercambio de información los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea podrán acceder al Registro de Vehículos del organismo

[1508] a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.

*[1509] EUCARIS, (**EU**ropean **CAR** and driving license **I**nformation **S**ystem), es un sistema que conecta las autoridades de tráfico de los diferentes países para que puedan compartir información sobre vehículos y permisos de conducción y otros datos relacionados con el transporte. Su propósito es luchar contra los robos de vehículos y los fraudes en los permisos.*

[1510] El intercambio se hace sobre los titulares de los vehículos a través de sus placas de matrícula y no sobre los infractores ya que se desconocen. El titular tiene la obligación de identificar al conductor al recibir la carta de información.
Vemos que cuando se detiene al vehículo se actúa sobre el infractor y cuando no es así, se actúa sobre el titular.

[1511] Vemos que existe un "numerus clausus" en las infracciones objeto de intercambio transfronterizo de información, por ello no se realiza el intercambio cuando se trate de estacionamientos indebidos en paradas de autobús, zonas de carga y descarga, estacionamiento reservado para discapacitados, etc. Llama la atención que no está incluida la conducción temeraria.

[1512] Es muy importante que se unifiquen las sanciones en toda Europa y que incluyan en la normativa a los países que no son miembros de la Unión Europea. Hoy los conductores españoles pueden llevarse grandes sorpresas al viajar por Europa. Así en Suiza si un conductor circula a 132 en una autopista limitada a 120, sería sancionado con 150 francos suizos de multa, pero el problema surge cuando no se paga en plazo, que allí es de 60 días, ya que el ilícito administrativo se transforma automáticamente en un ilícito penal. En caso de volver a cometer otra infracción en Suiza sin haber pagado la multa anterior podría suponerle problemas importantes al conductor.

autónomo Jefatura Central de Tráfico, con el fin de llevar a cabo las indagaciones necesarias para identificar a los conductores de vehículos matriculados en España con los que se hayan cometido en el territorio de dichos Estados las infracciones contempladas en el artículo anterior.

2. El punto de contacto nacional será el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, que podrá acceder, con la finalidad prevista en este capítulo, a los registros correspondientes de los restantes Estados miembros de la Unión Europea[1513].

3. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en su condición de punto de contacto nacional, tendrá las siguientes funciones:

a) Atender las peticiones de datos.

b) Garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de obtención y cesión de datos[1514].

c) Garantizar la aplicación de la normativa de protección de datos de carácter personal[1515].

d) Recabar cuanta información requieran los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

e) Elaborar los informes completos que deben remitirse a la Comisión a más tardar el 6 de mayo de 2016 y cada dos años desde dicha fecha.

f) Informar, en colaboración con otros órganos con competencias en materia de tráfico, así como con las organizaciones y asociaciones vinculadas a la seguridad vial y al automóvil, a los usuarios de las vías públicas de lo previsto en este título a través de la página web www.dgt.es.

En el informe completo al que se refiere el párrafo e) se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción, destinadas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Incluirá asimismo una descripción de la situación respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a cartas de información.

4. [1516]El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico pondrá a disposición de los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros los datos disponibles relativos a los vehículos matriculados en España, así como los relativos a sus titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo que se indican en el anexo VI.

[1513] *Seguramente debiera decir "del Espacio Económico Europeo".*

[1514] *Art. 5 y 11 de la Ley La Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de Carácter Personal.*

[1515] *a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.*

[1516] *Aquí vuelve a figurar el punto 3 en la publicación en el BOE y tendría que figurar el punto 4.*

Artículo 100. Intercambio de datos.

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que se constate que la petición de datos no es conforme a lo establecido en este capítulo, facilitará a los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico los datos relativos al propietario o titular del vehículo con el que se cometió la infracción en territorio nacional con un vehículo matriculado en otro Estado miembro de la Unión Europea, así como los relativos al propio vehículo que se encuentren disponibles en el registro correspondiente del Estado de matriculación, obtenidos a partir de los datos de búsqueda contemplados en el anexo V.
2. Las comunicaciones de datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 101. Carta de información[1517].

1. A partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico[1518] podrán dirigir al presunto autor de la infracción una carta de información. A tal efecto, podrán utilizar el modelo previsto en el anexo VII.
2. La carta de información se enviará al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado de matriculación en otro caso.
3. La notificación de dicha carta deberá efectuarse personalmente[1519] al presunto infractor.

Artículo 102. Documentos.

En los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del intercambio de información previsto en esta disposición[1520], los documentos que se notifiquen al presunto infractor se enviarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del Estado de matriculación[1521].

[1517] *Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DOUE núm. L 68, de 13 de marzo), en su artículo 5) -carta de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial-, establece que: "Cuando el Estado miembro de la infracción decida incoar dichos procedimientos -derivados de la infracción-, informará debidamente, de conformidad con la legislación nacional, al propietario, al título del vehículo o a cualquier otra persona identificada como presunta autora de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial."*
Esta información incluirá, según proceda conforme a su legislación nacional, las consecuencias jurídicas de la infracción en el territorio del Estado miembro de la infracción con arreglo a su Derecho.

[1518] *No estaría de más que añadiese: "del país de la UE donde se haya cometido la infracción".*

[1519] *No debiera decir "personalmente" ya que parece indicar que si no la recibe "personalmente" no se puede dar por notificada.*

[1520] *Debería decir "en el artículo 100 de esta Ley".*

[1521] *Esto implica que los Estados tienen que contar con formularios en numerosos idiomas en los que puedan poner los datos del titular del vehículo.*

CAPÍTULO VI

Medidas provisionales y otras medidas

Artículo 103. Medidas provisionales[1522].

El órgano competente que haya ordenado la incoación del procedimiento sancionador podrá adoptar mediante acuerdo motivado y en cualquier momento de la instrucción, las ***medidas provisionales***[1523] que aseguren la eficacia de la resolución final que pudiera recaer[1524].

[1522] *La ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, indica en su exposición de motivos que se cambia el nombre a las "medidas cautelares" que pasan a ser "medidas provisionales" aunque en el artículo 1 y el 111 sigue figurando el término "medidas cautelares".*

[1523] *La ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, tal y como dice su exposición de motivos, revisó en profundidad el tema de las medidas provisionales (antes cautelares) y en la redacción actual no aparece entre dichas medidas la posibilidad de que el agente proceda a la retirada del permiso de conducir, decisión que corresponde al Jefe Provincial de Tráfico en vía administrativa. El procedimiento para declarar la pérdida de vigencia o la suspensión cautelar del permiso o licencia, una vez recibida la copia de la denuncia y el informe motivado del agente figura en los artículos 34 al 39 del Reglamento General de Conductores.*

Sin embargo, la Ley de Enjuiciamiento Criminal después de indicar en su artículo 770 que "la policía judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos (en caso de que revista caracteres de delito, de acuerdo a lo señalado en el artículo 769) y realizará las siguientes diligencias: "6. Intervendrá, de resultar procedente, el vehículo y retendrá el permiso de circulación del mismo y el permiso de conducir de la persona a la que se impute el hecho".

[1524] *La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su artículo 56 -Medidas provisionales-, establece:*

"1. Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.

2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda.

En todo caso, dichas medidas quedaran sin efecto si no se inicia el procedimiento en dicho plazo o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.

3. De acuerdo con lo previsto en los dos apartados anteriores, podrán acordarse las siguientes medidas provisionales, en los términos previstos en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil:

a) Suspensión temporal de actividades
b) Prestación de fianzas
c) Retirada o intervención de bienes productivos o suspensión temporal de servicios por razones de sanidad, higiene o seguridad, el cierre temporal del establecimiento por estas u otras causas previstas en la normativa reguladora aplicable.
d) Embargo preventivo de bienes, rentas y cosas fungibles computables en metálico por aplicación de precios ciertos.
e) El depósito, retención o inmovilización de cosa mueble.
f) La intervención y depósito de ingresos obtenidos mediante una actividad que se considere ilícita y cuya prohibición o cesación se pretenda.
g) Consignación o constitución de depósito en las cantidades que se reclamen.
h) La retención de ingresos a cuenta que deban abonar las Administraciones Públicas.
i) Aquellas otras medidas que, para la protección de los derechos de los interesados, prevean expresamente las leyes, o que se estimen necesarias para asegurar la efectividad de la resolución.

[1525]**Artículo 104**[1526]**. Inmovilización**[1527] **del vehículo**[1528]**.**

1. ***Los agentes de la autoridad***[1529] ***encargados de la vigilancia del tráfico*** en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas ***podrán***[1530] proceder a la

---

4. No se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.
5. Las medidas provisionales podrán ser alzadas o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.En todo caso, se extinguirán cuando surta efectos la resolución administrativa que ponga fin al procedimiento correspondiente."

[1525] *Al limitar las causas de inmovilización parece que los agentes no pueden inmovilizar por otras causas que no figuran en el artículo y eso les obliga a interpretarlo para poder incluir otras conductas.*
El artículo 12.4 del Reglamento General de Conductores que se ocupa de la vigencia de los permisos y licencias señala que "El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente" y sin embargo, no figura como causa de inmovilización, así que el agente se vería obligado a decir al denunciado que el vehículo no queda inmovilizado pero que no le va a permitir que lo conduzca, lo que parece sorprendente.
También si una persona muestra que carece de las condiciones psicofísicas adecuadas para conducir no se le puede inmovilizar y si no aparece otra persona que lo pueda conducir entonces lo tendría que llevar una grúa.
Tampoco parece que pueda inmovilizarse un vehículo si el conductor no realizó un curso de reeducación y sensibilidad vial.
El art. 12.7 del TRLTSV señala: "No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada" y el apartado h) de este artículo que estamos examinando dice "El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo" con lo cual vemos que se han olvidado de incluir como motivo de inmovilización "circular con un vehículo que haya sido objeto de una reforma de importancia no autorizada" aunque dado que el art. 12.7 prohibe que circule, se entiende que también sería causa justificada para que se inmovilice.

[1526] *Debía indicarse que a las bicicletas no se les aplica este artículo.*

[1527] *Este artículo enumera los once supuestos en que se puede aplicar y exige para su aplicación que existra al menos una presunta infracción. Debiera aclararse reglamentariamente como se debe proceder para efectuar la inmovilización. La ATGC a diferencia de muchas policías locales no puede disponer de una grúa para trasladar el vehículo si juzga que inmovilizarlo en el lugar en que se detectó la infracción entraña un riesgo para el resto de los conductores y por ello se ve obligada a "negociar" con el conductor el lugar donde se va a proceder a la inmovilización.*
Si el conductor no respeta la inmovilización decretada por el agente, éste lo denunciará administrativamente por el art. 143 del RGC. Al hacer la inmovilización el agente expondrá el motivo de esta medida.

[1528] *Parece no contemplar la inmovilización si se carece de una o de ambas placas de matrícula, si son irregulares o no son legibles, aunque en este artículo (104.1a TRLTSV) podemos leer: "o se incumplan las condiciones de autorización que habilita su circulación" y además el art. 68.1 TRLTSV señala: "Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula…*
Tampoco procedería si estuviese el permiso caducado ya que la Guardia Civil y la DGT (Instrucción 14/V-106 y siguientes) han dado instrucciones de proceder a la inmovilización sólo en casos excepcionales y atendiendo al principio de proporcionalidad y adecuación al caso concreto. No se entiende que una Instrucción contradiga al RGC cuyo artículo 12.4 impide la circulación.
También a muchos conductores puede interesarles más dejar caducar el permiso y arriesgarse a pagar una multa de 200 € (100 € con el descuento) cuando sean parados, antes que ser sometidos por ejemplo a una revisión psicotécnica de ese permiso.

[1529] *Aquí, dice "agentes de la autoridad" mientras que en el 105.1 indica "autoridad".*

[1530] *Indica que la inmovilización no es obligatoria.*

inmovilización del vehículo[1531] como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando[1532]:

a) ***El vehículo carezca de autorización administrativa para circular***[1533]**,** bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia[1534]***, o se incumplan las condiciones de autorización que habilita su circulación***[1535]***.***

[1531] *Además de los motivos que figuran en este artículo debemos tener en cuenta que el artículo 59.1 prohíbe la conducción de vehículos a motor y ciclomotores sin autorización administrativa y el artículo 87.5 dispone que cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante.*
Como se ve ambas situaciones son motivo también de inmovilización y debieran haber figurado en este artículo al elaborar el texto refundido.
[1532] *Se le puede denunciar también por el artículo 10.2) del TRLTSV (obligatoriedad de comprobar que las matrículas son legibles) o por el art. 25 y el anexo XVIII.3) del RGV que se ocupan de las placas de matrícula.*
[1533] *Un conductor que circule con un vehículo para el que no ha tramitado su transferencia dentro del plazo estipulado además de ser denunciado por ese motivo podría ser objeto de inmovilización, aunque dado que esta medida provisional se reserva para casos graves, normalmente se le dejaría seguir circulando, sobre todo si tiene el justificante del contrato de compra del vehículo.*
Se suele actuar de la misma forma con los vehículos que no tienen un permiso de circulación válido porque la ITV no está en vigor.
[1534] *En este apartado el TRLTSV, repite el contenido del artículo 66.3, y vuelve a limitar las situaciones en que un vehículo puede ser inmovilizado en relación con la autorización administrativa para circular. Debía haber añadido después de "pérdida de vigencia", el texto "u otro motivo contemplado legal o reglamentariamente".*
Recordemos que en el caso de los conductores que vienen a residir a España, la Ley 38/92 de Impuestos Especiales en su artículo 65.1 señala que el plazo de matriculación para un vehículo usado por un residente en nuestro país es de 30 días desde el inicio de su utilización en España y de 60 si es por cambio de residencia del titular (extranjero de la UE con vehículo de su país que se viene a residir a España).
La Disposición Adicional Primera de esa ley, apartado 4, señala que, trascurrido el plazo de 60 días, si no ha sido matriculado se procederá a levantar un acta informándole que dispone de 5 días para hacerlo. Superado el periodo de 5 días y detectado el vehículo sin matricular, procede inmovilizarlo y denunciarlo (art. 1.2 RGV) por carecer de permiso de circulación.
[1535] *Si un vehículo es objeto de una reforma no autorizada (véase el artículo 12.7) se le puede denunciar e inmovilizar por el art. 104, apartado b) si el agente considera que la reforma supone graves deficiencias para la seguridad del vehículo (también, si esas deficiencias son a causa de una colisión) o por el apartado a) por no ajustarse al modelo tipo homologado que permitió su puesta en circulación.*
También es de aplicación a los vehículos que circulan amparados en autorizaciones complementarias y que no cumplen los requisitos de la propia autorización.
El Escrito de la Subdirección General de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico, de fecha 14 de febrero de 2007, sobre el procedimiento a seguir con respecto a vehículos con matrículas temporales extranjeras, indica que procederá su inmovilización si se vuelve a parar el vehículo (la primera vez se le indica que dispone de un plazo de 5 días para efectuar el pago ante la agencia tributaria correspondiente o acreditar la exención del mismo) y se constata que ha rebasado ese cómputo de días (30 días siguientes al inicio de su utilización en España + 5) sin haber satisfecho el IEDMT o acreditar su exención, denunciándolo por infracción muy grave al artículo 1 del RGV.
Esto fue complementado, posteriormente, mediante la Instrucción 08/S-103, de 01.12.2008, de la DGT donde se indica que no procede la formulación de denuncias por circular con vehículos que porten placa de matrícula provisional (profesional o temporal) expedida por otro Estado miembro de la Unión Europea, siempre que se encuentre dentro de su período de validez.

b) ***El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave*** para la seguridad vial[1536].

(Reformas en vehículos)[1537]

c) ***El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil***[1538]***,*** en los casos en que fuera obligatorio. ***Esta medida no se aplicará a los ciclistas***[1539].

d) Se produzca la negativa[1540] ***a efectuar las pruebas***[1541] a que se refiere el ***artículo 14.2 y 3***[1542] ***o cuando éstas arrojen un resultado***[1543] ***positivo***[1544].

[1536] *Basándose en este apartado se puede inmovilizar un vehículo si presenta anomalías que constituyen un riesgo especialmente grave para los demás usuarios: si las luces están averiadas, si el sistema de frenado funciona defectuosamente, si se observan daños en la carrocería visiblemente graves, o bien tiene la ITV negativa, o incluso si no ha corregido los fallos en el período otorgado por la estación ITV tras una inspección desfavorable.*
También si ha sido denunciado el conductor por no pasar la ITV y en el plazo de 10 días no acude a una Estación ITV y la Jefatura Provincial de Tráfico da de baja el vehículo, se puede proceder a la inmovilización. Lo que no está prevista es la inmovilización por el hecho de no pasar la ITV.

[1537] *Entre las causas tasadas que justifiquen la inmovilización no existe el haber efectuado reformas en los vehículos sin autorización. Sólo se podría inmovilizar si esas reformas constituyesen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.*

[1538] *Debiera añadir "o carezca de los mismos o no sean adecuados". Dado que la Ley no obliga a inmovilizar el vehículo, en este caso los agentes, al estar menores por medio, suelen evitar la inmovilización ya que, algunas veces, los padres o uno de ellos pretenden que los agentes se queden a cargo del menor mientras van a buscar o tratan de conseguir una silla para el niño y puede ocurrir que sea domingo o festivo y, por ello los comercios estén cerrados, o también que estén alejados de su domicilio o de un lugar donde adquirirla o conseguirla.*

[1539] *Indica que sea cual sea la circunstancia, incluso el transporte de un menor en un remolque, no se puede inmovilizar una bicicleta. En este caso la infracción al no estar tipificada expresamente, es leve. Si la infracción la cometiese un menor serían responsables solidarios de la sanción económica impuesta, por este orden: el propio menor, sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o, de hecho, tal como señala el art. 69.1 a) de esta Ley. Como el artículo se refiere a inmovilización de vehículos hubiera quedado mejor si dijese "no se aplicará a las bicicletas" o mejor aún "a los ciclos".*

[1540] *¿Es obligatoria la realización de una segunda prueba de detencción alcohólica? Tal previsión (…el agente someterá al interesado, para una mayor garantia y a efecto de contraste a la práctica de una segunda prueba...) ha originado la duda de si la negativa a realizar esta segunda prueba resulta subsumible en el tipo penal del art. 383 CP, existiendo en la doctrina opiniones en ambos sentidos al igual que ocurre en la jurisprudencia, donde el TS ha insistido en la obligatoriedad de someterse a las pruebas de alcoholemia, en todo caso, y declara constitutiva de delito toda conducta que consista en negarse a ello, obligando igualmente al sujeto que hubiere realizado la primera prueba obteniendo un resultado de impregnación alcohóica superior a la tasa reglamentaria a realizar una segunda de detección alcohólica, dado que los etilómetros practican las denominadas pruebas de muestreo y podria cuestionarse el resultado obtenido por ellos, con lo que en la practica devendría ineficaz la presente norma legal, implicando la realización solo de la primera diligencia un verdadero fraude legal. Por tanto, la negativa a la práctica de la segunda prueba de medicion de alcoholemia debe ser calificada como constitutive de un delito contra la seguridad vial del art. 383 CP (STS 22-3-2002).*

[1541] *Se aplica a todo tipo de vehículos, lo que permite también inmovilizar bicicletas y demás ciclos.*

[1542] *Sobre bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.*

[1543] *A estos efectos cabría señalar que en las Conclusiones de las Jornadas de Fiscales Delegados de Seguridad Vial, celebradas en Madrid los días 16 y 17 de junio de 2014, (Resumen del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 31 de julio de 2014), en su apartado séptimo, referido a los controles de drogas y la nueva regulación del artículo 14 de la Ley de Seguridad Vial, en la redacción dada por la Ley 6/2014, los criterios de interpretación que se proponen, son los siguientes:*

e) [1545]El vehículo[1546] carezca[1547] de seguro[1548] obligatorio[1549].

---

a) La exención prevista en el actual art. 14.1 LTSV de que las sustancias "se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica" carece de relevancia jurídico-penal en el delito de conducción bajo la influencia de drogas toxicas y estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 CP.

b) La nueva regulación del artículo 14 LTSV no deroga las exigencias específicas del artículo 796.1.78 LECR en relación con la necesidad de formación específica de los agentes y de laboratorio homologado para la práctica de la analítica confirmatoria, que seguirán siendo de aplicación en el proceso penal. Igual cabe decir de la doble obligación de someterse al test indiciario salival y, en caso de resultado positivo o presencia de signos, facilitar saliva en cantidad suficiente, de suerte que el incumplimiento de cualquiera de las dos obligaciones seguirá constituyendo delito del art. 383 CP, en consonancia con los criterios mantenidos en la Circular 10/2011 FGE. Desde que se inicia el control para la detección de drogas han de aplicarse íntegramente las prescripciones del precepto citado que es de preferente aplicación sobre el art. 14.3 LTSV.

c) Mantiene vigencia la Conclusión V de las Jomadas de Fiscales Delegados de 2012 de manera que, en los supuestos del actual art. 21.a),b) y c) RGCir. (accidente, síntomas evidentes o conducción irregular, e infracción de normas, con exclusión del art. 21.d) RGCir. (programas de controles preventivos), la presencia de signos externos y evidentes de consumo que constituyan base indiciaria suficiente de comisión de un delito del art. 379.2 CP cumplen el requisito de las "razones justificadas" a que elude el actual art. 14.3 -segundo párrafo- TRLTSV para que, ante la carencia de dispositivos de detección salival "in situ", se acuda a la medida subsidiaria y con cobertura legal de los reconocimientos médicos y, en su caso, análisis clínicos.

d) Dada la remisión expresa del propio art. 379.1.7 LECR a las normas de seguridad vial, se puede interpretar válidamente que el art. 14.5 complementa en materia de prueba de contraste a aquel precepto y que también en el ámbito del proceso penal esta consistirá preferentemente en análisis de sangre salvo causas excepcionales debidamente justificadas.

[1544] Art. 25 del RGC. Los términos "positivo" y "negativo" en términos de salud son muy poco explícitos y la simple presencia de alcohol en el organismo ya es un resultado "positivo", por ello debiera indicar "por encima de los porcentajes admisibles de presencia de alcohol en sangre o aire espirado".

Una vez inmovilizado el vehículo a causa de la presencia en el conductor de un porcentaje de alcohol en aire espirado superior al reglamentariamente autorizado, se permite que el vehículo pueda ser conducido por un acompañante u otra persona que esté en condiciones de hacerlo o por el propio conductor si ha transcurrido un tiempo suficiente y si supera una nueva prueba efectuada por los agentes. Lo que no está claro es que un conductor al que le han sido detectadas drogas en el organismo pueda conducir transcurrido cierto tiempo ya que las drogas permanecen mucho más tiempo en el organismo que el alcohol.

La fundación "Línea Directa" en su III premio "Emprendedores y Seguridad Vial" declaró finalista a la entidad "Ángeles al volante" que ofrece un servicio mediante el cual una pareja de conductores profesionales va hasta el establecimiento (restaurante, bar, discoteca, calle, carretera…) desde donde ha llamado el cliente y se encarga de llevarlo a él y a sus amigos hasta sus domicilios.

La Instrucción 2015/S-137 de la DGT, de 29 de abril, sobre "Criterios de actuación en procedimientos sancionadores tramitados como consecuencia de infracciones en materia de alcohol/drogas", indica "…la comprobación de la presencia de drogas no debiera hacerse antes de 2 horas de la realización de la prueba indiciaria".

Aunque no lo aclara, la comprobación de que la presencia de drogas que afectan a la conducción debe volver hacerse con un test salival y es difícil que en dos horas haya desaparecido cualquier traza de drogas en el organismo.

[1545] Ver Instrucción 04/S-71, de 18 de febrero de 2004, relativa al asunto: "Sanción de depósito por circular con un vehículo careciendo su conductor de permiso o licencia de conducción o sin seguro obligatorio"; Instrucción 08N-77; S-101 "Instrucciones sobre actuación en caso de no poseer seguro el usuario, no citando la inmovilización del mismo" y escrito de la DGT de fecha 30 de junio de 2010, (adaptado al texto refundido), dice:

"El artículo 104 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de a Motor y Seguridad Vial, en la redacción actualmente en vigor, como hacía el artículo 70.1 antes de la modificación operada por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, permite a los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del Tráfico adoptar la medida de inmovilización del vehículo cuando éste carezca de seguro obligatorio.

Sin embargo, hay que tener presente que se trata de una medida siempre excepcional, que requiere una utilización ponderada y prudente en función de las circunstancias que concurran en cada caso.

A juicio de esta Dirección General, en el caso de los vehículos que carecen de seguro obligatorio la medida que comentamos raramente debería adoptarse, porque en cumplimiento del artículo 3 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, el Jefe Provincial de Tráfico o la autoridad competente de la Comunidad Autónoma, a la que se hayan transferido competencias ejecutivas en la materia, tendrá que acordar cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro.
Esta previsión legal representa la garantía última de cumplimiento de la obligación y aconseja que se reserve la medida de inmovilización del vehículo en carretera para supuestos muy excepcionales, como podría ser el de quebrantamiento del precinto o depósito previamente acordado".
Por su parte, la Instrucción 10/S-117, de 21 de mayo de 2010, sobre "Entrada en vigor nuevo procedimiento sancionador en materia de tráfico (II)", determina: "En los procedimientos incoados por infracción a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se aplicará el procedimiento abreviado, regulado en el artículo 94 de la Ley, admitiéndose en consecuencia el pago con reducción en los mismos, aunque se dictará sanción expresa por lo que respecta a la medida de depósito del vehículo.
No les será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 95, por lo que, en caso de que el responsable no se haya acogido al procedimiento abreviado, se tramitará el procedimiento ordinario, dictándose también resolución expresa.
Que se ha derogado expresamente el artículo 14.3 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por lo que la obligación de presentar la documentación justificativa del seguro obligatorio no es sancionable (Disposición derogatoria única)".
[1546] Si no se encuentra circulando procede denunciarlo administrativamente por no haber concertado el seguro obligatorio, pero si no está circulando y por ello no supone un peligro, parece exagerado inmovilizarlo, aunque este artículo de la ley lo permita.
Si bien el agente para justificar la sanción puede aducir que podría circular próximamente, también puede ocurrir que esté estacionado en la vía pública mientras su titular tramita el seguro antes de volver a ponerlo en marcha.
Ese es el criterio que mantiene la DGT en un escrito de fecha 30.06.2010 donde señala que el Jefe Provincial de Tráfico o la autoridad competente de la Comunidad Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico acordarán "cautelarmente el depósito o precinto público del vehículo con cargo a su propietario, mientras no tenga concertado el seguro" quedando la medida de inmovilización del vehículo en carretera para supuestos muy excepcionales, como podría ser el quebrantamiento del precinto o depósito previamente acordado.
[1547] En la actualidad sigue siendo obligatorio poner a disposición de los agentes de tráfico el recibo del seguro, tal como señala el art. 14 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Sin embargo, esta obligación no tiene sanción desde la entrada en vigor de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre. Si el conductor no presenta recibo y no figura en la base de datos o esta no funciona, o por cualquier causa no se puede comprobar la vigencia del seguro, y dado también que la aseguradora puede no haber incluido el seguro en la base FIVA, los agentes de tráfico proceden a denunciar al titular del vehículo por carecer de seguro. Posteriormente en la Jefatura de Tráfico, el titular, deberá acreditar la existencia del mismo.
La compañía aseguradora puede ser denunciada por los agentes intervinientes si el conductor presenta recibo del seguro y no figura el mismo en el FIVA, pero la denuncia ya no es por el TRLTSV.
[1548] Si un vehículo está dado de baja temporal o definitiva no tiene la obligación de estar asegurado. Si los agentes de tráfico denuncian a un vehículo que está circulando pese a estar de baja temporal deben denunciarlo por este motivo y no por carecer de seguro, ya que no tiene esta obligación.
[1549] Además de la inmovilización, el carecer de seguro, tal como indica el art. 3 b) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, supone el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro ***por el tiempo de un mes,*** *que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente. Los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo.*

f) ***Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos***[1550] reglamentariamente[1551], salvo que el conductor sea sustituido por otro[1552].

g) ***Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas,*** excluida la del conductor[1553].

h) ***El vehículo supere los niveles de***[1554] ***gases, humos y ruido permitidos***[1555] reglamentariamente[1556] según el tipo de vehículo.

En el apartado c) del mismo artículo encontramos que además le supondrá una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 € de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción. El punto 3 de este artículo 3º indica: "La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial" (ahora, del texto refundido).

[1550] *Estas infracciones están incluidas también en la Ley 16/1987, de 30 de julio, LOTT (BOE núm. 182, de 31 de julio), la cual establece cuantías de multa muy superiores a las del TRLTSV. Además, permite la inmovilización aun cuando la infracción de exceso o minoración no llegue al 50 por ciento. Resultaría totalmente incongruente que, si un conductor profesional lleva un exceso o minoración inferior al 50 por ciento, se le permitiera continuar la marcha, y por tanto continuara cometiendo la infracción, hasta que la misma pasara de grave a muy grave, para poder inmovilizarlo. Si se detecta a un conductor que supera o minora los tiempos de conducción o descanso en más del cincuenta por ciento, se deben formular dos denuncias: una, al titular de la autorización administrativa de transporte por infracción al artículo 140 37.1) de la LOTT, y otra al conductor por ser responsable de una infracción a este artículo o al artículo 120 del RGC, la cual está calificada como muy grave y lleva aparejada pérdida de seis puntos. Son dos personas distintas las responsables de dichas infracciones, salvo que sea autónomo, en cuyo caso también procede formular dos boletines, según la DGT.*

[1551] *Artículo 120 del Reglamento General de Circulación.*

[1552] *Tendría que aclarar que este último conductor puede hacerlo porque no ha superado los tiempos de conducción y tiene el permiso adecuado.*

Reglamento (CE) 561/2006, *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) núm. 3821/85 y (CE) 2135/98 del Consejo.*

Reglamento (UE) núm. 165/2014 *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera.*

Real Decreto 640/2007, *de 18 de mayo, por el que se establecen las excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE núm. 126, de 26 de mayo).*

Real Decreto 1082/2014, *de 19 de diciembre (BOE núm. 10 de 12 de enero de 2015).*

Instrucción Circular 1/2016 *del Ministerio de Fomento, de 28 de Julio de 2016, sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso".*

1553 Aquí el legislador no ha pensado en lo que estaba aprobando. Seguramente pensaba que no era motivo de inmovilización que viajasen en un turismo de 5 plazas, 5 pasajeros además del conductor. Lo cual no deja de ser extraño ya que una de las personas viajaría sin cinturón. Pero no se dio cuenta que en un monovolumen de ocho plazas más el conductor, sí viajasen 11 pasajeros más el conductor no sería causa de inmovilización, con lo cual en este caso seguirían circulando 3 personas sin cinturón de seguridad.

[1554] *El artículo 12.7 TRITSV es un poco más preciso técnicamente ya que habla de emisiones y por ello aquí debiera poner "los niveles* ***de emisiones*** *de gases, humos y ruido …"*

[1555] *En la denuncia por emitir perturbaciones o superar los límites permitidos, se deberán comprobarse los hechos a través de los correspondientes medios técnicos autorizados y adjuntarse el acta o diligencia de las pruebas de medición efectuadas con el resultado obtenido. Se puede denunciar por infracción al art. 7.1 del RGC o por infracción al artículo 11.19) del RGV, siendo más indicado hacerlo por este Reglamento, tal como recomienda la DGT, de acuerdo con el principio de especialidad.*

[1556] *Art. 7 RGC "Emisión de perturbaciones y contaminantes".*

i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación[1557] en los instrumentos de control.[1558]

j) El vehículo ***está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico*** en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas[1559] y de los medios de control a través de captación de imágenes[1560].

[1557] *Aquí vemos como "manipulación" se refiere a una actividad ilegal mientras que en el caso de las matrículas vimos que era una actividad legal.*

[1558] *Debía indicar a que instrumentros de control se refiere ya que parece hablar de los instrumentos de control de las emisiones, pero en el apartado j) de este artículo habla de "medios de control de captación de imágenes". Por otra parte, ante el escándalo de las emisiones de contaminantes atmosféricos falseadas (caso Volkswagen y otros) se podrían inmovilizar multitud de vehículos.*

El Ministerio de Fomento -Dirección General de Transportes Terrestres- en su Instrucción 1/2016, de 28 de julio de 2016, sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso", respecto a la inmovilización por manipulación de los aparatos de control, en su punto 6, establece:

"En cualquier caso, cuando sea detectada en carretera la manipulación del tacógrafo o del limitador se procederá, con carácter preceptivo, a la inmovilización del vehículo.

La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es, hasta que haya subsanado dicha manipulación. Para tener constancia de esta situación, deberemos contar con un informe de un taller oficial en el que nos certifiquen que efectivamente el aparato de control en cuestión ha sido revisado y se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

Dado que el resultado de la manipulación es registrar actividades de conducción como descanso, el examen de estos registros no mostrará ni falta de descanso ni exceso de conducción en el periodo controlado en la carretera, pero sí existe una manipulación, por lo que, aunque haya desaparecido la manipulación no así las causas consecuencia de la misma. En el caso del punto 4.10) -Inmovilizaciones- anterior, la inmovilización ha de mantenerse hasta que por el exceso de conducción o por la falta de descanso diario, se complete un mínimo de 9 horas de descanso, correspondiente con un descanso diario reducido.

Para no privilegiar a la empresa que comete la manipulación respecto a las empresas que se les obliga a realizar un descanso reducido, se considera que la subsanación total se obtendrá cuando el conductor haya realizado también un descanso de 9 horas. Por tanto para reanudar el viaje, o el conductor realiza ese descanso o debe utilizarse otro conductor, confirmándose también que este cumple con lo estipulado en el Reglamento 561/2006 sin que pueda presentar a su llegada a destino un exceso de conducción diaria o una falta de descanso diario.

Si se detectara por cualquier medio una manipulación en un tacógrafo digital se actuará conforme viene haciéndose hasta el momento, trasladando el vehículo al taller autorizado más cercano al punto en el que se esté realizando el control, acompañándose por los agentes, para verificar la manipulación y decretar la inmovilización hasta que se subsanen las causas que la motivaron y se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el Reglamento (UE) 165/2014 y Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión por el que se ejecutabel Reglamento anterior, del día de la intervención, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Reglamento (CE) n° 561/2006.

En el caso que el taller estuviera cerrado por ser el control en fin de semana y hubiera cumplido las 9 horas de descanso se determinará por el agente la actuación valorando si pudiera verse afectada la seguridad".

[1559] *La página "www.aeaclub.org" de automovilistas europeos asociados en su edición de 06 de febrero de 2015, se hace eco de la anulación, por parte del Juzgado de lo Contencioso-Administrativos núm. 2 de Pamplona, de una multa de 6.000 euros y la pérdida de 6 puntos a un conductor, por confundir los agentes de tráfico un dispositivo de ayuda a la conducción con un inhibidor de radar. La sentencia da por probado que ni el conductor, que conducía un vehículo de la empresa, ni la Guardia Civil sabían con claridad para que servía el aparato que fue motivo de denuncia.*

Según se indica en el fundamento de derecho segundo de la sentencia "No puede trasladar la administración la carga de la prueba al recurrente, es ella la que tiene ***la obligación de probar sin ningún asomo de duda el hecho típico****, la conducción llevando instalado un dispositivo encaminado "a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", para lo cual la propia norma ofrece un instrumento*

k) Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D[1561]***,*** careciendo de la autorización administrativa correspondiente.

l) <u>En el supuesto previsto en el artículo 39.4</u>[1562]*.*

2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa[1563] ***que la motivó***[1564]***.***

3. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j), del apartado 1[1565]*,* ***la inmovilización sólo se levantará en el caso de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el agente de la autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos***[1566]***.***

4. En el supuesto recogido en el párrafo e), del apartado 1[1567], se estará a lo dispuesto en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro[1568] en la circulación de vehículos a motor[1569].

---

en su artículo 78, la inmovilización del vehículo, pues su apartado j) lo permite (...). No lo ha hecho, e insistimos, no puede exigir del administrado más diligencia de la que éste ha observado."

[1560] *Ver artículo 13.6 de esta ley.*

[1561] *Ya no se inmoviliza, por ejemplo, un turismo por tener el conductor el permiso B caducado (Instrucción DGT 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114 de 08.05.2014).*
El compendio de instrucciones de la DGT de 08.5.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114, señala que "No procede aplicar la inmovilización en los supuestos en los que el interesado conduzca un vehículo disponiendo de permiso de la misma clase, aunque no sea el adecuado para el vehículo" (por ejemplo, no procede la inmovilización cuando para conducir un vehículo se precise permiso de clase D y se esté en posesión de permiso de clase D1) y "no procede tampoco la inmovilización cuando el permiso de conducir es de clase adecuada al vehículo que se conduce pero está caducado".

[1562] *Infracción del tiempo de estacionamiento o carencia de ticket regulado por una Ordenanza Municipal. Sí la máquina estuviese averíada no se podría rebasar en ningún caso el tiempo máximo permitido.*

[1563] *Esta previsión en determinados casos puede solucionarse rápidamente, como es cuando se produce un exceso de ocupación (apartado g) o no se lleva puesto el casco de protección (apartado c) mientras que en otros casos será más complicado.*

[1564] *Este artículo no incluye entre los motivos de inmovilización el que el conductor carezca de permiso por no haberlo obtenido nunca, tenga la vigencia vencida, esté caducado o sea de un país fuera del EEE y exceda en el tiempo que le permite su utilización en España. Si el acompañante fuese el titular se le podría sancionar por el artículo 76.v) del TRLTSV por "Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente".*
El agente lo que podría es impedir que conductor infractor siguiese conduciendo basándose en el artículo 1.1 del RGCond que exige haber obtenido previamente el permiso o licencia para poder conducir vehículos y ciclomotores por las vías donde se aplica el RGC.
También el artículo 12.4 del RGCond, establece: "El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente."
Si un extranjero residente en España no ha canjeado su permiso pudiendo hacerlo al existir un convenio bilateral entre España y su país, dentro del plazo estipulado (un año, en realidad) tampoco puede seguir conduciendo según el artículo 22.1) del RGCond.
En resumen, los agentes pueden estar amparados por una norma que impida que una persona conduzca un vehículo, pero no pueden proceder a la inmovilización del mismo fuera de las causas tasadas en este artículo 104 de la ley.

[1565] *h) gases, humos o ruido; i) manipulación de los instrumentos de control; j) mecanismos encaminados a eludir la vigilancia.*

[1566] *Estos supuestos son: superar los niveles de gases, humos y ruidos; manipulación de los instrumentos de control y llevar instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia del tráfico.*

[1567] *Carezca del seguro obligatorio.*

5. ***La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado[1570] por los Agentes de la autoridad[1571].*** A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.

6. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, ***los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción.*** En su defecto[1572], serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario, y a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos[1573].

[1568] La Agrupación de Tráfico cuenta con dispositivos que permiten leer la matrícula de los vehículos y conocer al momento si dispone o no de seguro obligatorio de responsabilidad civil.

[1569] Legislación que regula la obligación de asegurar los vehículos:

Directiva 2009/103/CE *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DOUE L 263, de 7 de octubre), relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.*

Real Decreto Legislativo 8/2004, *de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre), modificado por Ley 21/2007, de 11 de julio. Este RD establece en su art. 3 que "que el incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará:*

- *La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados*
- *El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro".*

A lo que añade que "se acordará cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo por el tiempo de un mes, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente y que los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo".

Real Decreto ***1507/2008,*** *de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre).*

[1570] En caso de que posteriormente a la inmovilización del vehículo éste fuese objeto de robo o de daños no relacionados con la seguridad vial, la responsabilidad no sería del agente sino del autor de los daños o del robo ya que el vehículo no queda bajo la custodia del agente.

[1571] Al referirse de modo genérico a "agentes de la autoridad" parece incluir a otros cuerpos de policía sin competencias en materia de tráfico como puede ser la policía nacional. Así este apartado sería de aplicación en controles para incautar drogas, armas u objetos robados.

[1572] Esta situación se daría cuando el conductor abandonase el lugar donde se cometió la infracción. Al no localizarlo se actuaría contra el conductor habitual o el que hubiera alquilado el vehículo y en su defecto contra el titular.

[1573] El último párrafo del apartado 6), referido a la facultad de los agentes para retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos, fue incorporado a través de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 85, de 08 de abril).

Respecto al levantamiento de la medida provisional de la inmovilización la DGT en escrito de fecha 15 de marzo de 2004, dice:

"En relación con la posibilidad de devolución de una vehículo retirado, aunque no se abone el importe de la sanción pecuniaria o garantizar su pago, cuando el titular del vehículo tienen residencia española y pretende pagar los gastos originados por tal retirada, pero el conductor infractor reside en otro país, esta Dirección General informa:

En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1[1574], los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

7. ***Si el vehículo inmovilizado[1575] fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización[1576] del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor[1577].***

"La previsión que contiene el artículo 71.2 de la Ley de Seguridad Vial -actualmente art. 104.6)-, referida al pago de los gastos de la retirada del vehículo, previo a su devolución, ha de asociarse con lo contemplado en el párrafo tercero, apartado 1, del artículo 67 de la misma Ley -actualmente art. 87.5)-, al señalar que "Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe o garantizarse su pago por cualquier medio admitido en derecho, inmovilizará el vehículo.
La inmovilización del vehículo señalada en este último precepto -que por otra parte no distingue a quien corresponde su titularidad-, se articula como un mecanismo garantizador del pago de la sanción pecuniaria, habida cuenta de las escasas garantías del cobro o ejecución correspondiente, una vez que tal infractor ha vuelto a su país de residencia en el momento de la firmeza de la resolución que confirme dicha sanción, teniendo en cuenta que, de momento, no existe convenio en vigor entre Estados que permita la ejecución de este tipo de sanciones, por lo que se considera que en los casos planteados, para la devolución del vehículo, no solo se han de abonar los gastos ocasionados por su retirada, sino también, el importe de la multa fijada por el agente..."

[1574] h) gases, humos o ruido; i) manipulación de los instrumentos de control; j) mecanismos encaminados a eludir la vigilancia.

[1575] La redacción no es adecuada ya que un vehículo inmovilizado no puede ser utilizado por ninguna persona (incluido el conductor) hasta que desaparezcan las causas que motivaron la inmovilización.

[1576] La Instrucción 08/S-98 de la DGT de 12.05.2008, estableció que las empresas de alquiler de vehículos sin conductor podrían proceder a la retirada del vehículo si necesidad de proceder al depósito del importe de la multa. Sin embargo, están obligadas a asumir, en caso de que los haya, los gastos derivados de la retirada del vehículo de la vía y su depósito en lugar adecuado.

[1577] Si el infractor no respeta la prohibición incurre en otra infracción que está contemplada en el art. 76.s) del TRLTSV (conducir un vehículo teniendo prohibido su uso) y que es de carácter grave.
La Instrucción 08/S-98, de 12 de mayo de 2008, sobre "Inmovilización de vehículo de alquiler sin conductor a corto plazo y conductor no residente", dice:
a) El depósito del importe de la cuantía de la multa por parte de la empresa de alquiler sin conductor se efectúa en concepto de medida provisional. En este sentido debe tenerse en cuenta la regulación que de estas medidas realiza la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y que a estos efectos dispone que "No se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados..." (art. 56.4). A este respecto, la STC 108/1984, de 26 de noviembre, indicaba ya que "la aplicación de medidas cautelares... ha de basarse en un juicio de razonabilidad acerca de la finalidad perseguida y las circunstancias concurrentes, pues una medida desproporcionada o irrazonable no sería propiamente cautelar, sino que tendría un carácter punitivo en cuanto al exceso".
b) Recaída resolución sancionadora sobre el procedimiento, el importe del depósito se convierte automáticamente en el importe de la sanción. A este respecto, debe tenerse en cuenta la configuración del principio de proporcionalidad establecido en la Ley de Procedimiento y que en este ámbito indica que "en la imposición de sanciones por las Administraciones Públicas se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes críterios para la graduación de la sanción a aplicar...b) la naturaleza de los perjuicios causados"
Por todo ello, habida cuenta de la imposibilidad habitual de la empresa de alquiler de vehículos sin conductor de recuperar el importe del depósito-sanción, y la imposición por tanto de consecuencias sobre un sujeto no responsable de la comisión de la infracción, este Centro Directivo entiende que la empresa de alquiler de vehículos sin conductor podrá proceder a la retira del vehículo sin necesidad de proceder al depósito del importe de la multa.
Hecho diferente son los gastos derivados de la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar adecuado. En la mayoría de los supuestos dichos gastos no se producen. Sin embargo, en el supuesto de que se generen, de acuerdo con lo previsto en los apartados 1d) y 2 del artículo 71 de la Ley de Seguridad Vial (actualmente art. 104.6), serán por cuenta del titular (en este caso, la empresa arrendadora). Siendo así, no obstante, y con objeto de evitar o reducir su cuantía en el mayor grado posible, cuando este hecho se produzca, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil lo comunicará en el plazo más breve posible a la

[1578] *(Desalojo del vehículo)*

[1579] *(Retención del vehículo)*

Artículo 105. Retirada y depósito[1580] del vehículo[1581].

1. ***La autoridad[1582] encargada de la gestión del tráfico podrá proceder[1583], si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía[1584] y su depósito[1585]*** en el lugar que se designe en los siguientes casos:

---

empresa arrendadora titular de los vehículos al objeto de que puedan retirarlos en el menor tiempo posible".

[1578] *El TRLTSV no contempla la posibilidad de exigir el desalojo del vehículo. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo (BOE núm. 77, de 31 de marzo) de Protección de la Seguridad Ciudadana, en su art. 21 contempla una serie de medidas de seguridad extraordinarias como, por ejemplo, la orden por parte de los agentes de la autoridad de evacuación de inmuebles en situaciones de emergencia, pudiendo efectuarla mediante órdenes verbales. Dado que no es de aplicación en un bien mueble sería interesante que fuese incluida la obligación de evacuar un vehículo en el TRLTSV. Hay situaciones como, por ejemplo, el riesgo de incendio o de colisión múltiple en que sería conveniente dotar a los agentes de tráfico de la competencia para dar órdenes en ese sentido.*

[1579] *Debiera considerarse la posibilidad de retener un tiempo un vehículo cuyo exceso de velocidad sea muy notable ya que ahora son denunciados, pero se les deja continuar. Sería una forma de que vieran que correr puede suponer no llegar antes sino más tarde.*

[1580] *El depósito supone la puesta de bienes o cosas de determinado valor bajo la custodia o guarda de una persona física o jurídica, que tendrá la obligación de responder de ellos cuando se le pida o cuando tenga que reintegrarlos o devolverlos. En principio, el depósito es un contrato regulado en el Código Civil que se constituye cuando uno recibe la cosa ajena con la obligación de guardarla y restituirla. Junto al depósito voluntario, que es aquel por el que la entrega de la cosa se realiza por la voluntad del depositario, existe en la ley sustantiva civil del depósito necesario. Este se hace, entre otras razones, en cumplimiento de una obligación legal o el aseguramiento de los bienes litigiosos.El traslado del vehículo al lugar donde se practicará el depósito podrá ser realizado por su conductor u otra persona autorizada por éste o por el titular del vehículo o, en su defecto, por la propia Administración.*

[1581] *En este artículo se enumeran las circunstancias en que puede utilizarse la grúa. En algunos países señalan debajo del aviso de retirada con grúa, en un cartel complementario, el lugar donde ha sido depositado el vehículo, el teléfono del depósito y el horario en que puede ser retirado.*

El no hacer esto en España parece ir contra el art. 53.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que indica que "el interesado en el procedimiento administrativo tiene derecho: a) A ser notificado de los hechos que se le imputen, de las infracciones que tales hechos puedan constituir y de las sanciones que, en su caso, se les pudieran imponer, así como de la identidad del instructor, de la autoridad competente para imponer la sanción y de la norma que atribuya tal competencia.

[1582] *Está mejor redactado sí en lugar de autoridad se refiriese a los agentes de la autoridad. Debido a la complejidad que entraña definir autoridad y agente de la autoridad se debe consultar un esplendido trabajo en https://pantharei.wordpress.com/2010/06/11/errores-en-la-ley-de-trafico-sobre-retirada-y-deposito-de-vehículos/. Si aparece "error 404", escribir en el buscador interno la palabra "autoridad".*

[1583] *Vemos como al indicar "podrá" el TRLTSV ofrece esta posibilidad a la autoridad pero no obliga a ello y además invita a los agentes a que comuniquen al conductor que van a proceder a la retirada del vehículo si aquel no lo hace.*

Además, a diferencia del art. 39.3) no menciona "por el tiempo indispensable".

Dado que la retirada del vehículo se contempla como una posibilidad, estas actuaciones deberían reservarse a las situaciones más extremas, respetando el principio de proporcionalidad y dejando siempre a salvo la aplicación de las sanciones que procedan.

También nos podríamos encontrar con el problema que el concesionario del servicio de retirada de vehículos cobre por cada retirada de un vehículo y se produzca el efecto perverso de que se acaben retirando vehículos sin que fuese estrictamente necesario.

[1586] *(Retirada de objetos pesados o voluminosos de la vía pública)*

a) ***Siempre que constituya peligro[1587], cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones[1588] o deteriore algún servicio o patrimonio público.***

b) ***En caso de accidente que impida continuar su marcha.***

c) ***Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla*** sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas[1589].

d) ***Cuando, inmovilizado un vehículo*** de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, ***no cesasen las causas[1590]*** que motivaron la inmovilización.

e) ***Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad*** sin colocar el distintivo que lo autoriza[1591].

[1584] *El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3, de Málaga invalidó en setiembre de 2013 una sanción de octubre de 2010, por la que se sancionaba a una persona por estacionar su vehículo sobre una acera. Un gruista se encargó de retirar el vehículo sin la presencia de la policía municipal, de acuerdo con la ordenanza municipal de movilidad que le permitía hacerlo tras tomar una foto y enviarla a un agente para que procediese a la denuncia. El Juez entiende que el gruista no es agente de la autoridad y no se puede aplicar la presunción de veracidad y que la denuncia es voluntaria y el gruista debía identificarse correctamente y no con un número, ya que esa posibilidad está reservada a los agentes de la autoridad.*

[1585] *Es un contrato regulado en el Título XI del Código Civil. Supone la puesta de bienes o cosas de determinado valor bajo la custodia o guarda de una persona física o jurídica, que tendrá la obligación de responder de ellos cuando se le pida o cuando tenga que reintegrarlos o devolverlos.*
El depósito de un vehículo supone su retirada de la vía pública y su puesta bajo la custodia de la autoridad competente o de la persona que ésta designe en los casos que reglamentariamente se determinen, si el obligado a ello no lo hiciera.
El traslado del vehículo al lugar donde se practicará el deposito podrá ser realizado por su conductor, otro conductor debidamente habilitado o, en su defecto, por la propia Administración. El depósito será dejado sin efecto, por la propia autoridad que lo haya acordado o por aquella a cuya disposición se puso el vehículo.
Los gastos que pudieran ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él (art. 25.4 RGC).

[1586] *No sólo los vehículos mal estacionados pueden ocasionar graves problemas de circulación sino también la existencia de objetos pesados o voluminosos en la vía pública y el TRLTSV no contempla estas situaciones. Sin embargo, algunos ayuntamientos como el de Lloseta en las Islas Baleares contemplan una tasa por la retirada de objetos pesados o voluminosos y su traslado al depósito municipal o al lugar que se determine y establece la obligación de abonar el servicio siempre que la retirada no se lleve a cabo por el conductor o persona autorizada.*

[1587] *Bajo el razonamiento de que un vehículo conducido con un permiso de una categoría que no autoriza su conducción representa un peligro para la seguridad vial, un agente podría ordenar la retirada de un vehículo de la vía y su depósito en un lugar adecuado aplicando este artículo en lugar del 104k).*

[1588] *Con motivo de una procesión se podrían retirar los los vehículos situados en su recorrido siempre que se hubiese advertido con suficiente antelación a sus titulares ya que se da la circunstancia de "graves perturbaciones a la circulación de peatones".*

[1589] *Los agentes de tráfico, en este caso, deben primero solicitarle al conductor que traslade el vehículo hasta el depósito que le indiquen. Lo que debía estar claro es que los agentes tienen que acompañarlo para inmovilizar el vehículo.*

[1590] *El artículo 292 del Código de la Circulación de 1934 establecía, antes de ser derogado, que: "Procederá la retirada del vehículo de la vía pública y su depósito bajo custodia de la autoridad competente o de la persona que ésta designe en los casos siguientes: Cuando, inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los Agentes de Tráfico, transcurran cuarenta y ocho horas sin que el conductor o propietario hayan corregido las deficiencias que motivaron la medida."…*
Ese plazo ya no figura en la ley y se suele adoptar el de 48 o 72 horas.
Lo que vemos es que, salvo en el punto c), se debe primero proceder a tramitar un expediente de inmovilización del vehículo antes de proceder a su traslado a un depósito.

f) ***Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga[1592].***

g) ***Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple[1593] del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.***

h) ***Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación[1594].***

2. ***Salvo en los casos de sustracción*** u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular[1595], debidamente justificadas, ***los gastos que se originen como consecuencia de la retirada[1596]*** a los que se refiere el apartado anterior, ***serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo,*** sin perjuicio del derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

[1591] El distintivo tiene que estar en vigor. Un conductor discapacitado sería sancionado y debería pagar el traslado al depósito si no hubiera colocado el distintivo oficial municipal que lo identifica como beneficiario de las plazas de estacionamiento para este tipo de personas. Recordemos que estas plazas no tienen limitación horaria y por ello no tienen que poner ningún tipo de ticket de estacionamiento.

[1592] El legislador se olvidó de añadir en lo referente a las zonas de carga y desarga: "excepto que sea uno de los vehículos que lo tengan permitido reglamentariamente". Y en el RGC señalar que características deben reunir esos vehículos para que puedan utilizar esas zonas.
*Recordemos que el **Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad,** en el artículo 7d) **permite la parada o estacionamiento en las zonas para carga o descarga,** en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Aunque al ser anterior al TRLTSV y éste no contemplar ninguna excepción habría dejado de ser válido.*

*[1593] **La grúa puede retirar vehículos en zona azul sin ticket**, cuando el conductor no haya colocado aquél o cuando el período de estacionamiento triplique el tiempo abonado. Ejemplo, si una persona abona 1€ por una hora de estacionamiento a las 9 de la mañana y sigue estacionado en el lugar más tiempo, a partir de las 12 de la mañana ya le podría retirar el vehículo la grúa. Si abonase 1€ a las 12 de la mañana y estuviese libre de pago el período entre las 14 y las 16 horas, sólo podría ser retirado a partir de las 17 horas.*

[1594] Ningún legislador parece haber mostrado interés en leer con detalle este artículo ya que este apartado prácticamente repite el a). Algo parecido a lo que vimos en el artículo 40b) y 40j) del TRLTSV.

[1595] Algunos ayuntamientos como del Barcelona aclaran los casos en que los vehículos no están sujetos a la tasa por permanencia en el depósito municipal ni a la tasa por utilización de la grúa:

- *Cuando el titular del vehículo lo haya cedido al Ayuntamiento para su desguace y el pago de la tasa sea posterior a la cesión.*
- *Cuando los vehículos utilicen el servicio de grúa o ingresen en el depósito municipal (los diez primeros días de estancia) por causa de necesidad (celebración de acto público autorizado, en caso de emergencia, obstaculización de limpieza, reparación o señalización de la vía pública, siempre y cuando la zona no haya estado debida y previamente señalizada como zona de estacionamiento prohibido, temporal o indefinida) accidente de circulación y en caso de robo u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad del titular, debidamente justificadas.*

[1596] Normalmente en el depósito le notifican la infracción cometida y puede pagar la sanción correspondiente, si lo hace en plazo y puede hacerse, con el 50% de descuento antes de retirar el vehículo.

3. ***La Administración[1597] deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de veinticuatro horas[1598]. La comunicación[1599] se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella[1600].***

Artículo 106. Tratamiento residual[1601] del vehículo[1602].

1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico[1603] ***podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:***

[1597] Hubiera quedado mejor si añadiese "actuante" a la palabra "Administración".

[1598] Si lo retira al día siguiente de recibida la notificación pagaría sólo un día de depósito. Si llevase varios días en el depósito antes de ser notificado de que el vehículo ha sido trasladado allí no tendría por qué pagar esos días.

[1599] La obligación de comunicar al titular en el plazo de 24 horas la retirada y depósito del vehículo se aplicará en todos los casos, tanto si tiene asignada una Dirección Electrónica Vial como si no dispone de la misma. El TRLTSV no alude expresamente a que en el plazo de 24 horas el titular del vehículo tiene que haber recibido la comunicación de la retirada y depósito del vehículo, sino que determina que en ese plazo la Administración tiene la obligación de comunicar, es decir, de efectuar por su parte las actuaciones necesarias para hacer llegar al titular del vehículo que se han adoptado esas medidas. Por lo tanto, debe entenderse cumplido el mandato legal por la administración si el inicio de la comunicación se produce en el plazo de 24 horas. A este efecto para efectuar la comunicación serán válidos cualesquiera medios que permitan dejar constancia de esa intención de la Administración de comunicar (teléfono, fax, correo electrónico...), con independencia de la fecha en la que el titular del vehículo reciba la comunicación (Instrucción DGT 10/V-86).

[1600] Instrucción 10N-86 de 13 de septiembre, sobre "Comunicación de la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas: artículo 105.3 TRLTSV".
Ver Orden de 14 de febrero de 1974, por la que se regula la retirada de la vía pública y el depósito de vehículos automóviles abandonados (BOE núm. 48 de 25 de febrero de 1974).

*[1601] **Directiva 2008/98/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre Residuos y por la que se derogan determinadas directivas integrándolas en una única norma (Directiva marco de residuos) (DOUE núm. L 312, de 22 de noviembre). Esta nueva Directiva establece el marco jurídico de la Unión Europea para la gestión de los residuos, proporciona los instrumentos que permiten disociar la relación existente entre crecimiento económico y producción de residuos, haciendo especial hincapié en la prevención, entendida como el conjunto de medidas adoptadas antes de que un producto se convierta en residuo, para reducir tanto la cantidad y contenido en sustancias peligrosas como los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente de los residuos generados.*
*La **Ley 22/2011,** de 28 de julio **de Residuos y suelos contaminados** (BOE núm.181**,** de 29 de julio), califica a los vehículos abandonados como **residuos domésticos** (art. 3.b) estableciendo en su artículo 17 las obligaciones del productor u otro poseedor inicial relativas a la gestión de sus residuos, estableciendo en su artículo 21:*
4. "Las Entidades Locales habilitarán espacios, establecerán instrumentos o medidas para la recogida separada de residuos domésticos y en su caso, comerciales a los que es preciso dar una gestión diferenciada bien por su peligrosidad, para facilitar su reciclado o para preparar los residuos para su reutilización.
5. Las autoridades ambientales en su respectivo ámbito competencial adoptarán las medidas necesarias para asegurarse de que los residuos se sometan a operaciones de valorización. Cuando sea necesario para facilitar o mejorar la valorización, los residuos se recogerán por separado y no se mezclarán con otros residuos u otros materiales con propiedades diferentes".
A estos efectos se consideran vehículos abandonados, aquellos que se encuentren en alguna de las situaciones a que se refiere el artículo 106 del TRLTSV.

[1602] Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil. Aquí vemos que incluyen a los ciclos y recordemos que estos no tienen matrícula.

[1603] La DGT, a través de su Instrucción 10/S-120, de 12 de julio, sobre "Autoridad competente para la retirada y depósito del vehículo: art. 85.1 de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre", dice: "El artículo 106.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su nueva redacción dada por la

a) ***Cuando hayan <u>transcurrido más de dos meses</u> desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración*** y su titular no hubiera formulado alegaciones.

b) ***<u>Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos</u> que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o <u>le falten las placas de matrícula</u>[1604].***

c) ***Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente[1605] del mismo en un recinto privado[1606] su titular no lo hubiese retirado en el <u>plazo de dos meses</u>[1607].***

Ley 18/2009, de 23 de noviembre, establece que: "La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe... "
Estas medidas estaban reguladas con anterioridad en el artículo 71.1 de la Ley de Seguridad Vial, en el que se establecía que: "La Administración podrá proceder, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito, en el lugar que designe la autoridad competente,..."
Se están planteando consultas en relación con el nuevo artículo 106.1) al entenderse que la nueva redacción del precepto no atribuye a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico la competencia para acordar la retirada y depósito del vehículo. Por este motivo y para dar cobertura legal a la adopción de las citadas medidas, en algunos Ayuntamientos se ha dictado un decreto, resolución o acuerdo de delegación de esas facultades en los agentes de la Policía Local.
Este Centro Directivo estima que el nuevo artículo 106.1) de la Ley de Seguridad Vial no modifica las competencias para acordar la retirada y depósito del vehículo que con anterioridad se recogían en el artículo 71. El hecho de que se haya sustituido el término "Administración", menos preciso, por el de "Autoridad encargada de la gestión del tráfico", no afecta a la materia, porque tampoco antes se mencionaba de forma expresa a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.
En consecuencia, el artículo 106.1) de la Ley de Seguridad Vial, que atribuye a la Autoridad encargada de la gestión del tráfico la competencia para la retirada y depósito del vehículo, implica la facultad de los Agentes de esa Autoridad para proceder a la retirada y depósito del vehículo. Corresponde al ámbito interno de la gestión de cada Administración determinar el modo en que los Agentes proceden a esa retirada y depósito".

[1604] *El procedimiento para denunciar un vehículo por abandono una vez localizado, es levantar un acta por parte del agente reflejando que el vehículo se encuentra abandonado. Se comunica al titular que debe retirarlo en el plazo de un mes. Si no lo hace, se traslada el vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento (Instrucción 10/S-118 DGT de 25 mayo de 2010).*
Si se trata de un remolque ligero el que está abandonado, el hecho de contar con placas de matrícula no quiere decir que las tenga, a efectos de este artículo, ya que son las del vehículo tractor. Por eso el Ayuntamiento debe dirigirse al titular del vehículo para que lo retire en el plazo de un mes, aunque siga conservando la matrícula del vehículo tractor (escrito de la JPT de Sevilla a la policía local de 05.08.2013).
Debiera conswiderarse abandonado un vehículo que llevase estacionado en el mismo sitio, por ejemplo 3 meses, independientemente de su estado. Actualmente se producen casos de vehículos dados de baja temporal que están estacionados en la vía pública de forma permanente y no está claro que puedan ser inmovilizados o trasladados al depósito en aquellas localidades que carecen de él o cuya ordenanza no contempla que estar estacionado un período dado de días supone su traslado al depósito.

[1605] *La redacción es incompleta ya que, si llevamos un vehículo a pintar y no lo volvemos a recoger, el taller no se podría acoger a esta norma ya que no es ni un accidente ni una avería. Tendría que demandar al titular por la vía civil, lo que se transforma en un proceso largo y farragoso.*

[1606] *Un recinto privado puede ser un bajo en un edificio, una finca rural, etc., que puede pertenecer perfectamente al titular del vehículo, y no tiene sentido que diga que si un titular lleva allí su coche por accidente o avería se lo van a tratar como residuo. Parece que quieren referirse a un taller de reparaciones o a un recinto de ese taller, pero es sólo una suposición y las leyes deben evitar ser oscuras sobre todo porque una redacción un poco más adecuada lo evitaría.*

[1607] *Ahora se permite que los talleres y depósitos de vehículos, que ven ocupadas sus instalaciones por vehículos llevados allí por accidente o para ser arreglados y cuyo titular nunca más volvió a interesarse por ellos que puedan deshacerse de los mismos siempre y cuando sigan el procedimiento establecido.*

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, ***la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento***[1608]***.***

[1609] *(Vehículo abandonado en un estacionamiento privado de uso público).*

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c)[1610], ***el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo.*** A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto[1611].

De todas formas, debiera quedar aclarado si los dos meses que figuran en este apartado empiezan a correr el día en que el vehículo entró en el taller o el día en que quedó reparado.

[1608] ***Los talleres podrán llevar al Centro de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil a los vehículos que lleven más de dos meses en el taller o en el depósito.*** *Antes avisarán a la Jefatura Provincial de Tráfico para que informe al titular de que, si en el plazo de un mes no lo retira, será trasladado a aquella instalación.*

La normativa la encontramos en: Real Decreto 1383/2002, *de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil (BOE núm. 3, de 3 de enero);* ***Orden INT/624/2008,*** *de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil (BOE núm. 60, de 10 de marzo);* ***Instrucción 10N-86,*** *de 13 de septiembre sobre "Tratamiento residual del vehículo del artículo 106.1)";* ***Instrucción 13N-101,*** *de 15 de abril, "Placa identificativa para Centros Autorizados de Tratamiento (CATs).*

Orden INT/2535/2015, *de 11 de noviembre, sobre cumplimiento de las obligaciones de registro documental e información por los centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (BOE núm. 287, de 01 de diciembre).*

[1609] *Aunque la Ley de Tráfico no lo contemple adecuadamente, si lo hace citanto ésta, la Ley 40/2002 reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos, en su artículo 6, dedicado a la retirada de vehículos: "El titular del aparcamiento podrá utilizar el procedimiento previsto en el artículo 71 (ahora el art. 106 TRLTSV) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial cuando permanezca un vehículo estacionado de forma continuada en el mismo lugar del aparcamiento por un período de tiempo superior a seis meses de forma que se presuma racionalmente su abandono, bien por su propio estado, por los desperfectos que tenga y que hagan imposible su desplazamiento por medios propios, por no tener placas de matriculación o, en general, por aquellos signos externos que hagan presumir la falta de interés del propietario en su utilización. Corresponderá al titular del aparcamiento la prueba del abandono del vehículo y del transcurso del período de seis meses".*

[1610] *Vehículo averiado o accidentado depositado en un recinto privado.*

[1611] *Con motivo de la entrada en vigor de la Ley 18/2009, por la que se modificó la Ley de seguridad vial en materia sancionadora, los talleres de reparación de vehículos pueden disponer el tratamiento residual de un vehículo, en el caso de que su propietario no lo retire y abone la factura correspondiente, en el plazo de un mes desde que se produzca la notificación de la Jefatura Provincial de Tráfico.*

Esa es la teoría. En la práctica, el proceso es más lento. En primer lugar, el taller debe comunicar al titular del automóvil mediante burofax o carta certificada que el presupuesto para la reparación ya está confeccionado y a la espera de su aprobación, o bien que el vehículo ya está reparado.

Posteriormente debe requerir su retirada avisándole de que si en el plazo de un mes no se hace cargo del mismo se solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico que autorice su tratamiento residual. Pasado el mes, deberá solicitar a dicha Jefatura el desguace del automóvil y tendrá que aportar el CIF de la empresa, copia, del burofax/carta certificada, del anterior requerimiento así como documentos que acrediten la estancia en el recinto (presupuesto de reparación, parte de recogida por accidente, fotografías de siniestro, etc.). Una vez realizada esta operación, la DGT requerirá al titular del coche para que en el plazo de un mes proceda a la retirada del vehículo, con la advertencia de que en caso de no hacerlo se procederá a su traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CATs). Pasado el mes, Tráfico emitirá la resolución, autorizando o denegando, el tratamiento residual del automóvil.

3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico[1612], respectivamente en cada ámbito[1613].

Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas[1614].

1. ***El titular de un permiso o licencia* de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***cuando figuren como impagadas[1615] en su historial de conductor cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves[1616].***

Además, de acuerdo con ell artículo 15 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes, el taller podrá cobrar a su cliente gastos de estancia cuando, confeccionado el presupuesto o reparado el vehículo, y puesto en conocimiento del usuario este hecho, no proceda dicho usuario al pronunciamiento sobre la aceptación o no del presupuesto o a la retirada del vehículo en el plazo de tres días hábiles. En cualquier caso, los gastos de estancia solo procederán cuando el vehículo se encuentre en locales bajo custodia del taller y por los días que excedan del citado plazo.
En caso de que el dueño no abone la reparación del coche, el taller tendrá el derecho a desmontar o recuperar todas las piezas o repuestos que haya incorporado durante el proceso de reparación, lo que ayuda a paliar o reducir los costes originados.

[1612] Existe la posibilidad de que los vehículos abandonados (cualquiera que sea la causa), en vez de ser tratados residualmente pasen a formar parte de los servicios de vigilancia y disciplina del tráfico.

[1613] Aun cuando no se refiere explícitamente al caso de infracciones administrativas en materia de seguridad vial, ya que se trata de aplicación del artículo 374 del C. Penal y de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, sobre represión del Contrabando, pero que también podría ser de aplicación a las situaciones de infracciones de tráfico, debemos tener en cuenta lo dispuesto por la Dirección General de la Guardia Civil en su "Circular núm. 1, de la Subdirección General de Apoyo, dada en Madrid, a 27 de marzo de 2012 (BOGC. núm. 18, de 3 de mayo), sobre "Modificación de la Circular número 18, de 7 de noviembre de 1997, por la que se imparten las instrucciones a seguir por las Unidades, Centros y Órganos del Cuerpo en el procedimiento técnico y administrativo sobre altas y bajas de vehículos cuya procedencia lo es en aplicación del artículo 374 del Código Penal, sobre tráfico de drogas y otros delitos relacionados, y la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. A modo de ejemplo, cabría señalar:

- *Con carácter general las marcas y modelos deben ser actuales y coincidentes con los del propio parque.*
- *Los vehículos deben pertenecer a los segmentos ligeros, medio y alto recogidos en el vigente Catálogo de bienes de adquisición centralizada de la Administración.*
- *Buen estado de conservación*
- *Funcionamiento correcto*
- *Carezcan de "Limitaciones de uso o Reserva de dominio".*
- *Antigüedad y kilómetros recorridos. Al respecto se ha de tener en cuenta la fecha de fabricación o de su primera matriculación, ya que las disposiciones legales vigentes permiten la matriculación más de una vez.*

[1614] Tienen la consideración de medidas provisionales.

[1615] Los morosos en el pago de sanciones no podrán vender el vehículo: El titular de un permiso o licencia que acumule cuatro sanciones graves o muy graves firmes impagadas no podrán realizar ningún trámite relativo al mismo, como su venta o transferencia. Lo mismo sucederá cuando estas sanciones lo sean en condición de titular del vehículo, o sea, se pueden tener sanciones simplemente por ser el titular, aunque no se tenga permiso de conducción. Por ejemplo, por no identificar a un conductor.
Todo posible adquirente de un vehículo pueda informarse de la existencia de esta limitación de disposición.

[1616] Es decir, aquel conductor que "multinfrinja", y además decida no abonar la sanción, no podrá vender su vehículo. En este sentido, cobra especial relevancia que, como ocurre en el ámbito inmobiliario, todo posible adquiriente de un vehículo pueda informarse de la existencia de esta limitación de disposición. En caso

2. ***<u>El titular de un vehículo</u> no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves[1617].***
3. ***Queda exceptuado de lo dispuesto en los apartados anteriores el trámite de baja temporal o definitiva[1618] de vehículos.***

CAPÍTULO VII

Ejecución de las sanciones

Artículo 108. Ejecución.

Una vez firme la sanción en vía administrativa[1619], se podrá proceder a su ejecución[1620] conforme a lo previsto en esta ley[1621].

Artículo 109. Ejecución de la sanción de suspensión de las autorizaciones.

El cumplimiento de la sanción de suspensión prevista en el artículo 80[1622] se iniciará transcurrido un mes desde que haya adquirido firmeza en vía administrativa, y el período de suspensión de la misma se anotará en los correspondientes registros[1623].

---

contrario, la compraventa civil no podría transformarse en cambio de titularidad administrativa, con las consecuencias que ello conlleva.

[1617] La misma regla es aplicable a los titulares de los vehículos, por las infracciones que a ellos se les atribuyan y que figurarán como impagadas en el historial del vehículo, como por ejemplo, la existencia de cuatro o más sanciones por no identificar al conductor del vehículo, no pasar ITV; reforma no autorizada, etc...)

[1618] Se quiere evitar el abandono de los vehículos en las vías públicas.

[1619] Recordemos que el artículo 96.3 indica en el procedimiento ordinario que la interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución de la sanción.

[1620] La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 97 -Ejecución-, establece:

"1. Las Administraciones Públicas no iniciarán ninguna actuación material de ejecución de resoluciones que limite derechos de los particulares sin que previamente haya sido adoptada la resolución que le sirva de fundamento jurídico.

2. El órgano que ordene un acto de ejecución material de resoluciones estará obligado a notificar al particular interesado la resolución que autorice la actuación administrativa".

[1621] La resolución sancionadora será ejecutiva cuando haya alcanzado firmeza en vía administrativa para poder poner en marcha el procedimiento de recaudación previsto legalmente.

La interposición del recurso administrativos pertinente, ya sea preceptivo o potestativo, impide que la resolución administrativa alcance firmeza en dicha vía. Si no se interpone el correspondiente recurso (ya sea administrativo o jurisdiccional) contra la resolución sancionadora en plazo, se producirá la firmeza de la resolución sancionadora en cuestión, y, por ende, el inicio del procedimiento de ejecución.

Si el particular interpone el correspondiente recurso jurisdiccional contencioso-administrativo habrá que esperar que por el Tribunal se resuelva a su vez la solicitud de suspensión cautelar si la misma ha sido solicitada por el mismo. Si no solicitase la suspensión cautelar la Administración estaría facultada para iniciar el procedimiento ejecutivo."

[1622] Se refiere a las autoescuelas y a los centros psicotécnicos.

[1623] La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 98 - Ejecutoriedad-, determina: "1. Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho Administrativo serán inmediatamente ejecutivos, salvo que:

a) Se produzca la suspensión de la ejecución del acto

Artículo 110. Cobro de multas[1624].

1. ***Una vez firme la sanción***[1625]**,** el interesado dispondrá de un plazo final de quince días naturales para el pago de la multa. Finalizado el plazo establecido sin que se haya pagado la multa, se iniciará el procedimiento de apremio[1626].
2. Los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva[1627] serán los establecidos en la normativa tributaria que le sea de aplicación, según las autoridades que las hayan impuesto[1628].

---

b) Se trate de una resolución de un procedimiento de naturaleza sancionadora contra la que quepa algún recurso en vía administrativa, incluido el potestativo de reposición.
c) Una disposición establezca lo contrario.
d) Se necesite aprobación o autorización superior".

[1624] La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 98.2) - Ejecutoriedad-, determina: "Cuando de una resolución administrativa, o de cualquier otra forma de finalización del procedimiento administrativo prevista en esta ley, nazca una obligación de pago derivada de una sanción pecuniaria, multa o cualquier otro derecho que haya de abonarse a la Hacienda pública, éste se efectuará preferentemente, salvo que se justifique la imposibilidad de hacerlo, utilizando alguno de los medios electrónicos siguientes: a) Tarjeta de crédito y débito; b) Transferencia bancaria; c) Domiciliación bancaria; d) Cualesquiera otros que se autoricen por el órgano competente en materia de Hacienda Pública.

[1625] A diferencia del artículo 108, al no aclarar que la firmeza es en vía administrativa podemos pensar no se pueden ejecutar forzosamente las multas hasta que no hayan pasado quince días naturales desde que adquieran firmeza ante los Tribunales.

[1626] La Ley 39/2015, en su artículo 101, referido al "Apremio sobre el patrimonio", establece que "Si en virtud de acto administrativo hubiera de satisfacerse cantidad líquida se seguirá el procedimiento previsto en las normas reguladoras del procedimiento de apremio. En cualquier caso no podrá imponerse a los administrados una obligación pecuniaria que no estuviese establecida con arreglo a una norma con rango de ley".
Si transcurre ese período de pago voluntario sin que se haya procedido al abono, la multa llega a la vía ejecutiva y su importe se verá incrementado con un recargo del 20%, más, en su caso, los intereses de demora que correspondan. En ese momento la multa se convierte en una deuda y comienza su tramitación como tal. Estos efectos mencionados del recargo y de los intereses de demora son consecuencia directa de la iniciación del procedimiento de apremio, tal y como viene establecido en el artículo 70 del RD 939/2005, de 29 de julio, que aprueba el Reglamento General de Recaudación.

[1627] El TRLTSV no detalla las normas por las que ha de regirse el procedimiento de recaudación ejecutiva de las sanciones firmes y ejecutivas que no se hayan abonado. La regulación aplicable en el caso de las multas impuestas por la Administración Estado, mediante las Jefaturas Provinciales de Tráfico, es el que figura en el Reglamento General de Recaudación aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

[1628] La Federación Española de Municipios y Provincias ha insistido en que las entidades locales puedan embargar bienes situados fuera de su territorio, con el fin de recaudar multas impuestas a ciudadanos que carecen de bienes en el territorio de la entidad local. No obstante, de momento no se ha conseguido el objetivo, pues continúa resultando de aplicación el art. 8.3 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales donde se dispone que: "las actuaciones en materia de inspección o recaudación ejecutiva que hayan de efectuarse fuera del territorio de la respectiva entidad local en relación con los ingresos de derecho público propios de ésta, serán practicadas por los órganos competentes de la correspondiente comunidad autónoma cuando deban realizarse en el ámbito territorial de ésta, y por los órganos competentes del Estado en otro caso, previa solicitud del presidente de la corporación".
Las entidades locales tampoco pueden embargar fondos en cuentas bancarias.

Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas[1629].

1. ***Los titulares[1630] de los vehículos[1631]*** con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

   a) ***Robo, hurto[1632] o cualquier otro uso*** en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad[1633].

   b) ***Cuando el titular sea una empresa de alquiler sin conductor.***

   c) ***Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo[1634] en el momento de cometerse la infracción.*** En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

   d) ***Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual [1635] en el momento de cometerse la infracción.*** En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

2. ***La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares[1636], se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria[1637].***

[1629] La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 102) -Ejecución subsidiaria-, determina: "Habrá lugar a la ejecución subsidiaria cuando se trate de actos que por no ser personalísimos puedan ser realizados por sujeto distinto del obligado. En este caso, las Administraciones Públicas realizarán el acto, por sí o a través de las personas que determinen, a costa del obligado. El importe de los gastos, daños y perjuicios se exigirá conforme a lo dispuesto en el artículo anterior. Dicho importe podrá liquidarse de forma provisional y realizarse antes de la ejecución, a reserva de la liquidación definitiva".

[1630] Su definición figura en el apartado 5 del Anexo I del TRLTSV.

[1631] Si un conductor de bicicletas menor de edad se salta un semáforo y se le sanciona y no paga la sanción, a veces sería difícil discernir si el titular del vehículo es el menor, uno de sus progenitores o ambos, y por lo tanto podría no poder cobrarse la sanción.

[1632] El artículo 244 del CP, considera autor de robo y hurto de uso de vehículos "El que sustrajere o utilizare sin la debida autorización un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días o multa de dos a doce meses, si lo restituyera, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que, en ningún caso, la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que le correspondería si se apropiare definitívamenmte del vehículo".

[1633] En este caso quedaría el titular exento, pero si se produce la situación contraria, es decir, si permite que el vehículo sea conducido por una persona a sabiendas de que carece de permiso o licencia, entonces tendrá que hacerse cargo subsidiariamente de las multas impuestas al conductor.

[1634] Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre). Según se establece en su artículo 1.2), "Se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un período de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".

[1635] Vemos que el titular del vehículo será responsable subsidiario en el caso de los conductores ocasionales o habituales no identificados.

[1636] Debía decir "provisionales".

[1637] La Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (BOE núm. 302, de 18 de diciembre), en su artículo 181 -Sujetos responsables de las infracciones y sanciones tributarias-, determina:

3. ***El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.***

CAPÍTULO VIII

Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes

Artículo 112. Prescripción[1638] y caducidad[1639].

1. ***El plazo de prescripción[1640] <u>de las infracciones</u> previstas en esta ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.***

   El plazo de prescripción comenzará <u>a contar a partir del mismo día</u> en que los hechos se hubieran cometido.

2. ***La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras administraciones, instituciones u organismos.***

---

1. *Serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas y las entidades mencionadas en el apartado 4 del artículo 35 de esta ley que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en las leyes.*
2. *El sujeto infractor tendrá la consideración de deudor principal a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 41 de esta ley en relación con la declaración de responsabilidad.*
3. *La concurrencia de varios sujetos en la realización de una infracción tributaria determinará que queden solidariamente obligados frente a la Administración al pago de la sanción.*

Por su parte, el artículo 182) en su apartado 2, establece que "Responderán subsidiariamente del pago de las sanciones tributarias las personas o entidades que se encuentren en los supuestos de los párrafos a), g) y h) del apartado 1 del artículo 43 de esta Ley, en los términos establecidos en dicho artículo. El procedimiento para declarar y exigir la responsabilidad subsidiaria será el previsto en el artículo 176 de esta Ley", mientras que en su apartado 3) se determina que "Las sanciones tributarias no se transmiten a los herederos y legatarios de las personas físicas infractoras".

Véase también el Real Decreto 939/2005, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación (BOE núm. 210, de 02 de setiembre).

[1638] *Las sanciones administrativas impuestas en un procedimiento de infracción de tráfico sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo, es decir **prescriben.***

Desde el mismo momento en el que se haya cometido la infracción, la Administración dispone de un plazo de tres meses o de seis meses para notificarla; de no hacer esta notificación, la infracción habrá prescrito y, por tanto, la Administración no tendrá capacidad para sancionar y el procedimiento que tramite será contrario a derecho.

En rigor, lo que prescribe o se extingue con el transcurso del tiempo no son las infracciones cometidas o las sanciones impuestas, sino la potestad de la Administración para perseguirlas infracciones y sancionarlas o para ejecutar por la fuerza las sanciones previamente impuestas.

[1639] *La **caducidad** se ocasiona por el transcurso de un determinado lapso de tiempo desde la iniciación del procedimiento sin que se haya producido la resolución del mismo. No supone la extinción de ningún derecho, sino sólo que se debe dictar resolución declarando la caducidad y ordenando el archivo del procedimiento. Si los plazos de prescripción no se han cumplido, nada impide que se pueda iniciar un nuevo procedimiento.*

[1640] *El artículo 30) -Prescripción- de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 2 de octubre), dispone que "Las infracciones y las sanciones prescribirán según lo dispuesto en las leyes que las establezcan".*

La administración está obligada a notificar, en caso de que el agente no haya entregado en mano el boletín de denuncia, desde el día en que tuvieron lugar los hechos, en el plazo de 3 meses para las infracciones leves y de 6 meses para las graves y muy graves. Si no lo hace, prescriben y se archivan.

También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 89, 90 y 91.

El plazo de prescripción se reanudará si el procedimiento se paraliza durante más de un mes[1641] por causa no imputable al denunciado.

3. ***Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad[1642] y se***

[1641] *En este caso, tras un mes de paralización:*

- *Infracciones leves: 3 meses + un mes de paralización*
- *Infracciones graves y muy graves: 6 meses + un mes de paralización*

[1642] *Doctrina legal según STS de 3 de junio de 2008, de la Sala Tercera, BOE núm. 175, de 21 de julio).*

La caducidad del procedimiento sancionador según la jurisprudencia:

La caducidad es el plazo de tiempo que tiene la Administración para dictar la resolución sancionadora desde que inicia el expediente sancionador.

Mientras el plazo de prescripción es el "tiempo para iniciar" el procedimiento, el plazo de caducidad es el "tiempo para terminarlo". (José Ramón Chaves García - Sevach)

Si un procedimiento caducó, se "borra todo lo actuado", como si no existiera y, por tanto, podría reiniciarse el procedimiento sancionador si no se hubiese agotado el plazo de prescripción.

El inicio del plazo de caducidad:

La Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 14 de Julio del 2009 (rec.4682/2007) fija el ***inicio del plazo de caducidad (dies a quo) en la fecha de adopción del acuerdo de incoación*** *(iniciación del expediente o procedimiento sancionador: por la notificación de la denuncia en el acto, por el envío de la notificación de la denuncia en otro caso, o bien desde que se conoce la identidad del infractor).*

Al respecto dispone el artículo 42.3.a) de la Ley 30/1992, que el plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa se contará, en los procedimientos iniciados de oficio, "desde la fecha del acuerdo de iniciación". Actualmente con el mismo texto lo dispone el artículo 21.a) de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 10 de Febrero de 2005 (rec.9/2004) expresa que "resulta interesante tener presente la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 23 de Mayo de 2001, dictada en recurso de casación en interés de ley que dice: "Esta Sala en su sentencia de 15 de noviembre de 2000, dictada en un recurso de casación en interés de la ley, sobre cuestión similar a la ahora examinada, razonó «que ***la denuncia únicamente supone iniciación del expediente sancionador en el supuesto de que se notifique en el acto a los denunciados****,* ***y esa iniciación debe entenderse deferida en otro caso al momento en que se produzca el acuerdo correspondiente****… ». De conformidad con ello se estableció como doctrina legal,* ***para los supuestos en que la notificación de la denuncia no se verifica en el acto****, la siguiente: «conforme al artículo 16 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,* ***para el cómputo de los plazos a efectos de caducidad del procedimiento se tendrá en cuenta como fecha de iniciación la de incoación por órgano competente una vez conocida la identidad del infractor, que no pudo ser notificado en el acto de comisión de la infracción****, sin que a estos efectos el inicio del cómputo pueda efectuarse a partir de la fecha de la denuncia por el agente».*

<u>El término final del plazo de caducidad</u>:

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en sentencia de 10 de Marzo del 2008 (rec.1608/2994) fija claramente la ***necesidad de notificación de la resolución sancionadora*** *como* ***término final del plazo de caducidad (dies ad quem)****: como destaca la sentencia de 23 de noviembre de 2006 (casación 13/2004) el artículo 44.2 de la Ley 30/1992 dispone que en los procedimientos en que la Administración ejercite potestades sancionadoras o de intervención, susceptibles de producir efectos desfavorables o de gravamen, como es el caso, se producirá la caducidad por el vencimiento del plazo máximo establecido sin que se haya dictado y notificado resolución expresa (Contencioso.es).*

Igualmente, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 17 de noviembre de 2003 fija como doctrina legal, la de que "bastará para entender concluso un procedimiento administrativo dentro del plazo máximo que la ley le asigne ***el intento de notificación*** *por cualquier medio legalmente admisible según los términos del artículo 59.1 de la Ley 30/1992, y que se practique con todas las garantías legales aunque resulte frustrado finalmente, siempre que quede debida constancia del mismo en el expediente". En particular, en relación con los intentos de notificación realizados a través de correo*

procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal[1643], el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. ***El plazo de prescripción[1644] <u>de las sanciones</u> consistentes en multa será de cuatro años[1645] y, el de la suspensión prevista en el artículo 80 será de un año,*** computados desde el día siguiente a aquél en que adquiera firmeza la sanción en vía administrativa.

   El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones en vía de apremio consistentes en multa se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

Artículo 113. Anotación y cancelación[1646].

---

*certificado con acuse de recibo se entiende que el procedimiento en cuestión se ha concluido "**en el momento en que la Administración reciba la devolución del envío de la notificación".***
<u>No opera la caducidad ni la prescripción del procedimiento sancionador en vía de recurso</u>:
*En la Sentencia 8106/2004, de 15 de diciembre de 2004 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, recurso de casación en interés de ley 97/2002, **se fija como doctrina legal que la prescripción no es extensible a la vía de recurso:** "el límite para el ejercicio de la potestad sancionadora, y para la prescripción de las infracciones, concluye con la resolución sancionadora y su consiguiente notificación, sin poder extender la misma a la vía de recurso". (Benjamín Górriz Gómez. noticias.juridicas.com).*

[1643] El artículo 31) -Concurrencia de sanciones- de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 02 de octubre), determina que "No podrán sancionarse los hechos que lo hayan sido penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.
Cuando un órgano de la Unión Europea hubiera impuesto una sanción por los mismos hechos, y siempre que no concurra identidad de sujeto y fundamento, el órgano competente para resolver deberá tenerla en cuenta a efectos de graduar la que, en su caso, deba imponer, pudiendo moderarla, sin perjuicio de declarar la comisión de la infracción".

[1644] La prescripción de la sanción es el plazo de tiempo que tiene la Administración para exigir el pago de la sanción una vez que ha adquirido firmeza la resolución sancionadora. Se interrumpe por la iniciación del procedimiento de ejecución con conocimiento del interesado.
Ello supone que una vez que la sanción impuesta es firme existe un plazo de tiempo para que la Administración proceda a su ejecución y, transcurrido el plazo de tiempo establecido para la prescripción de las sanciones sin haberse ejecutado, éstas ya no se pueden exigir, extinguiéndose por ello la responsabilidad que se hubiera podido exigir a su autor o responsable.

[1645] La Administración Tributaria podrá tratar de cobrar la deuda por un período de hasta 4 años para combatir la impunidad en que se movían algunos infractores.

*[1646] El Ministerio de Justicia publicó la Instrucción 3/2015 de la Secretaría General de la Administración de Justicia sobre determinadas cuestiones relativas al **Sistema de Registros Administrativos de Justicia SIRAJ**. En concreto, se trata de un conjunto de indicaciones específicas para la práctica, entre otras, de:*

1. ***Las sanciones*** por infracciones ***graves y muy graves*** y la detracción de puntos ***deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores***[1647] del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico por la autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los ***quince días naturales*** siguientes a su firmeza en vía administrativa.
2. ***Las autoridades judiciales comunicarán al Registro de Conductores e Infractores*** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico***, en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza, las penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores*** que se impongan por la ***comisión de delitos***[1648] contra la seguridad vial[1649].
3. ***En el Registro de Vehículos*** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico ***quedarán reflejadas las sanciones firmes por infracciones graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas***[1650]***,*** en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo[1651].

---

*1.**Anotaciones para el envío automatizado de datos a la Dirección General de Tráfico***
*2.**Obligación de uso de la base de datos oficial del DNI/NIE** del Ministerio de Interior.*
*3.**Reglas para la remisión de datos de ejecutorias y de anotación de requisitorias** en casos de cooperación entre órganos.*

[1647] Aquí la redacción se aparta del contenido del art. 19 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico ya que en éste se habla de "anotación" en el Registro de Conductores e Infractores y en el TRLTSV de "comunicación al registro". Lo cierto es que las Jefaturas Provinciales de Tráfico no comunican nada, anotando directamente las sanciones en dicho Registro.

[1648] Aparecieron por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico en el art. 574 del Código Penal de 1928, (Gaceta de Madrid, núm. 257, de 13 de septiembre de 1928) dentro de los delitos afines a los estragos, imputables a imprevisión, imprudencia e impericia. Disponía: "El que condujere los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas". Es decir, se castigaba el no poseer el permiso de conducción.
En la actualidad figuran en la Ley Orgánica 10/1995 (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995), de 23 de noviembre, del Código Penal, en el Capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial en los artículos 379 al 385 bis.
El artículo 83.8 C.P. le permite al juez dejar en suspenso las penas privativas de libertad por la "prohibición de conducir vehículos de motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones físicas del conductor, cuando el sujeto haya sido condenado por un delito contra la seguridad vial y la medida resulte necesaria para prevenir la posible comisión de nuevos delitos", con lo que parece referirse al sistema alcoholock (sistema de bloqueo por consumo de alcohol) o similares (que dificultan utilizar el vehículo habiendo consumido alcohol) aunque su elevado coste penaliza a aquellos conductores con menos recursos económicos.

[1649] La modificación del Código Penal por la Ley Orgánica 1/2015 ha hecho desaparecer las faltas contra las personas que afectaban a la seguridad vial.
Ahora el homicidio cometido por imprudencia leve se reconduce a la vía civil, el homicidio por imprudencia menos grave pasa a constituir un delito leve y el cometido por imprudencia grave sigue siendo delito. Lo mismo sucede en el caso de las lesiones.
Al pasar las imprudencias leves a la jurisdicción civil ya no habrá informe de un perito médico forense y las partes serán las que tengan que aportar sus informes periciales correspondientes.

[1650] Según la Federación Española de Municipios y Provincias, de los dieciséis millones de sanciones que se emiten en España, algo más de dos millones y medio corresponden a infracciones cometidas por conductores extranjeros, casi la mitad de ellas en vías urbanas. Hasta ahora, la mayoría no se llegaban a cobrar por la complejidad que implicaba el proceso. La FEMP ha puesto en marcha un servicio específico, adjudicado a la entidad especializada en la gestión ejecutiva de este tipo de multas, Nivi Gestiones España, en julio de 2014, y confía en que el cobro de estas sanciones resultará mucho más fácil. La entidad adjudicataria del servicio viene realizando esta labor en Italia, por cuenta de los Ayuntamientos, desde hace varios años.

4. ***Las anotaciones[1652] se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento[1653] o prescripción[1654].***

TÍTULO VI

Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

Artículo 114. Creación.

1. ***Se crea el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico[1655]*** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.
2. Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Artículo 115. Finalidad[1656].

El procedimiento de cobro es el siguiente: una vez abierto el expediente por parte de la administración sancionadora, se procede a la localización del infractor. A partir de ahí, tras la solicitud de los datos correspondientes a las autoridades del país de residencia, se produce la notificación en el idioma del país del conductor sancionado.

En la notificación se indican los detalles de la infracción: dónde se ha producido, qué día y a qué hora, qué tipo de normativa ha infringido y cuál es la cuantía de la sanción. También se facilita al infractor un número de teléfono, un correo electrónico y una clave de acceso a un portal de internet para comprobar su expediente. En él podrá acceder a todos los datos relativos a la multa (la fotografía, el artículo concreto de la ley u ordenanza infringido) y un listado de personas con las que se pueden poner en contacto de forma directa. Se espera que a través de este sistema los ayuntamientos recauden unos 20 millones de euros anuales.

[1651] Aunque el artículo 2.1) del RGV señala que en el Registro de Vehículos figurarán "cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad" no es del todo cierto ya que no figuran los accidentes en que se ha visto implicado o las reparaciones que se le hicieron. Por ello debía decir "vicisitudes administrativas".

*[1652] Las anotaciones se refieren a **las sanciones graves o muy graves,** tanto del Reglamento de Conductores como del de Vehículos (incluso vehículos extranjeros).*

[1653] Es decir, una vez pagada la multa. Si no se pagan hay que tener en cuenta que el artículo 107.2) señala: "El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves".

También debemos tener en cuenta que, si no se pagan, a los 4 años habrá prescrito la posibilidad de cobrarlas y empezaría a correr el plazo de 3 años para ser canceladas a efectos de antecedentes.

[1654] Se añadirían 3 años al plazo de prescripción de 4 años, indicado en el art. 112.4) para las sanciones que consisten en una multa.

[1655] Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

[1656] Con este registro se pretende que se pueda determinar la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días; se puedan conocer las lesiones de las personas implicadas en los

1. ***En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias***[1657] en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

   Los asientos del Registro no contendrán más datos identificativos de los implicados o relacionados con su salud, que los estrictamente necesarios para el cumplimiento de su finalidad, conforme se establece en el párrafo anterior[1658].

---

accidentes a través de la información sanitaria; se maximice la representatividad del registro, minimizándose el problema de la falta de notificación.
Este registro contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes: policial, forense y hospitalaria. De la unión de la información policial y forense se podrá conocer la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días. De la unión de la información policial y hospitalaria se podrán conocer las lesiones de las personas implicadas en accidentes de tráfico, permitiendo conocer mejor las circunstancias de los accidentes y los resultados lesivos de los mismos.
Esta regulación lleva aparejada la revisión de los procedimientos de recogida, transmisión y tratamiento de la información, adaptándose a las nuevas tecnologías. El formato papel pasa a ser una excepción, lo que tendrá importante repercusión en la captación de los datos de accidentalidad urbana, dónde se detecta una mayor falta de notificación.
Asimismo implica la revisión de los contenidos de los formularios (antes cuestionarios estadísticos), incluyendo identificadores personales que permitan unir los registros a los de otras bases de datos. Además los nuevos formularios se han adaptado a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, así como a los grandes cambios legislativos que se han producido en los últimos años.
Véase la Orden INT/1834/2013, de 7 de octubre, por la que se establecen las bases reguladoras de las convocatorias para la concesión de ayudas destinadas a entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, cuyo objeto sea la atención a las víctimas de accidentes de tráfico (BOE núm. 244, de 11 de octubre).
Véase la Orden INT/ 1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).

[1657] *Es lamentable que no se fomente la cooperación de los conductores tanto profesionales como particulares para que comuniquen los "puntos negros" que observen y que puedan aportar ideas sobre como mejorar el tráfico en esas zonas. Una idea interesante sería que la DGT pudiese permitir que en su página existiese un foro donde se debatiesen estas zonas de concentración de accidentes. Con esto se uniría a otros organismos que como la Real Academia Española permiten que los usuarios sugieran aportaciones para la mejora de sus publicaciones.*

[1658] ***Orden INT/2223/2014****, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (BOE núm. 289, de 29 de noviembre).*
Tal y como se recoge en el preámbulo de dicha orden, "La comunicación al citado Registro se llevará a cabo por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico, en el ámbito de sus respectivas competencias, mediante la cumplimentación de un formulario que servirá de base para elaborar la estadística nacional de accidentes de tráfico con víctimas, cuyo resultado permitirá evaluar las medidas adoptadas y elaborar programas de actuación, contribuyendo a garantizar la adecuada supervisión y evaluación de la eficacia de las políticas de seguridad vial, lo que posibilitará de manera decisiva la adopción de medidas más eficaces para paliar esta lacra social.
La obligación legal de suministrar datos afecta a todos los implicados en un accidente de tráfico, a los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico y a los centros sanitarios que facilitarán los datos necesarios que permitan a los agentes la cumplimentación de los formularios de manera precisa, así como a otras administraciones públicas autonómicas o locales, conforme a lo previsto en los artículos 10 y 40 de la mencionada Ley 12/1989 (Función Estadística Pública), de 9 de mayo.
Sin embargo, para conseguir una mejor calidad de la información que permita un análisis en profundidad de los factores implicados en el accidente y las consecuencias del mismo, así como para satisfacer las definiciones contenidas en el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF, especialmente en lo relativo a la definición de fallecido en el plazo de treinta días, es necesario rediseñar el cuestionario estadístico de accidentes, adaptando su contenido a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, incorporando información sobre la identidad de las víctimas, lo que permitirá tener un conocimiento preciso de los fallecimientos en ese plazo y de las características de las lesiones sufridas por accidente de tráfico".

2. El titular responsable del Registro adoptará las medidas de gestión y organización necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro[1659] y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la normativa sobre protección de datos de carácter personal[1660].

Disposición adicional primera. ***Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial[1661].***

El responsable del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico suministrará al Ministerio de Fomento la información para la identificación de los tramos de concentración de accidentes y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 345/2011, de 11 demarzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo).También se remitirá esta información a los demás titulares de las vías.

[1659] Con este registro se pretende que se pueda determinar la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días; se puedan conocer las lesiones de las personas implicadas en los accidentes a través de la información sanitaria; se maximice la representatividad del registro, minimizándose el problema de la falta de notificación.

Este registro contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes: policial, forense y hospitalaria. De la unión de la información policial y forense se podrá conocer la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días. De la unión de la información policial y hospitalaria se podrán conocer las lesiones de las personas implicadas en accidentes de tráfico, permitiendo conocer mejor las circunstancias de los accidentes y los resultados lesivos de los mismos.

Esta regulación lleva aparejada la revisión de los procedimientos de recogida, transmisión y tratamiento de la información, adaptándose a las nuevas tecnologías. El formato papel pasa a ser una excepción, lo que tendrá importante repercusión en la captación de los datos de accidentalidad urbana, dónde se detecta un mayor falta de notificación.

Asimismo implica la revisión de los contenidos de los formularios (antes cuestionarios estadísticos), incluyendo identificadores personales que permitan unir los registros a los de otras bases de datos. Además los nuevos formularios se han adaptado a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, así como a los grandes cambios legislativos que se han producido en los últimos años.

Ver Orden INT/1834/2013, de 7 de octubre, por la que se establecen las bases reguladoras de las convocatorias para la concesión de ayudas destinadas a entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, cuyo objeto sea la atención a las víctimas de accidentes de tráfico (BOE núm. 244, de 11 de octubre).

Ver Orden INT/ 1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).

[1660] a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.

[1661] Ver, entre otras, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 69, de 26 de enero de 1998, Recurso de Casación núm. 5393/1993, en relación con la cooficialidad en los territorios dotados de un Estatuto de Cooficialidad lingüística. El uso por los particulares de cualquier lengua oficial tiene efectivamente plena validez jurídica en las reclamaciones que mantenga con cualquier poder público realizado en dicho territorio, siendo el derecho de las personas al uso de una lengua oficial un derecho fundado en la Constitución y en el respectivo Estatuto de Autonomía. Derecho al reconocimiento de las lenguas cooficiales: permiso de conducir vehículos de a motor: aplicación del bilingüismo según las normas Comunitarias Europeas: posibilidad de que en el citado documento figuren los datos del titular en lengua distinta de las oficiales de los países que forman la Unión Europea junto con la lengua oficial del país miembro.

Reconocimiento por la Administración periférica del derecho del recurrente a que se le consignen en el carné de conducir la denominación del municipio y la provincia de su residencia en valenciano, sin perjuicio de que

En aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán, además de en castellano, en dicha lengua[1662].

Disposición adicional segunda. ***Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.***

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.

Disposición adicional tercera. ***Cursos para conductores profesionales[1663].***

La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministro del Interior[1664]. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

---

deban figurar también en castellano, habida cuenta que el documento debe producir efectos fuera del territorio de la Comunidad Valenciana.

[1662] La ley 35/2010, de 1 de octubre, del occitano, aranés en Arán (DOGC núm. 5745, de 29/10/2010), señala en su artículo 2.4 que es lengua oficial en Cataluña y por ello los permisos de conducir tendrían que expedirse en Cataluña en 3 idiomas.

[1663] Ha habido bastantes dificultades para acreditar la condición de conductor profesional. No se consideran conductores profesionales los viajantes o comerciales de empresas, pero si, por ejemplo, los repartidores de pizza y los mensajeros. En este momento se está tratando de aclarar la situación y dando bastante valor, en el caso de los vehículos no pesados, a que figure como conductor en el contrato con la empresa. Véase la CNAE-2009, la Clasificación nacional de actividades económicas.

Véase la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción. (BOE núm. 190, de 10 de agosto).

Por otra parted, la Instrucción 13/S-130 de la DGT, de 24 de julio, sobre "Acreditación de la condición de conductor profesional", copiada en la parte que nos afecta, dice:

"El interesado debe acreditar su condición de conductor profesional en el momento en que pretende acogerse a los beneficios que la Ley prevé para éstos, y no se le puede exigir que acredite una determinada antigüedad en la cotización como conductor profesional, ya que no está legalmente previsto. Así pues, cuando se trate de la obtención de un nuevo permiso, tras la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por agotamiento del crédito inicial de puntos, la condición de profesional debe acreditarse en el momento de solicitar la realización de la prueba de control de conocimientos establecida, una vez que la pérdida de vigencia ya sea ejecutiva. En el caso de que en ese momento no pueda acreditarse tal condición, se considerará válida aquella acreditación referida al momento en que se inició el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia.

Aunque el conductor agote las tres convocatorias establecidas reglamentariamente para la superación de la prueba, la acreditación de que era profesional será válida durante todo el proceso aunque varíen las circunstancias.

Cuando se trate de cursos de recuperación parcial de puntos, para determinar la frecuencia de participación en estos cursos, deberá acreditarse la condición de conductor profesional en el momento de solicitar el curso en el Centro de sensibilización y reeducación vial.

[1664] Estaba previsto que en los cursos para la obtención del CAP (Certificado de aptitud profesional) existiese un módulo que permitiese recuperar los 4 puntos que figuran en esta disposición, pero no se ha publicado la Orden correspondiente del Ministro del Interior.

Disposición adicional cuarta. ***Obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.***

El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a esta ley, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas.

Disposición adicional quinta. ***Notificaciones en comunidades autónomas[1665] que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.***

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán sustituir las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial por notificaciones a través de sus propias plataformas informáticas, para aquellos ciudadanos que opten por las mismas.

Las administraciones locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán suscribir convenios de colaboración para efectuar las notificaciones telemáticas a través de las plataformas de notificación de la comunidad autónoma.

Disposición adicional sexta. ***Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad[1666].***

El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa relativa a personas con discapacidad y su inclusión social respecto a todos aquellos centros que, en materia

[1665] La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre), en su artículo 15) -Lengua de los procedimientos-, determina que "La lengua de los procedimientos tramitados por la Administración General del Estado será el castellano. No obstante lo anterior, los interesados que se dirijan a los órganos de la Administración General del Estado con sede en el territorio de una Comunidad Autónoma podrán utilizar también la lengua que sea cooficial en ella. En este caso, el procedimiento se tramitará en la lengua elegida por el interesado. En los procedimientos tramitados por las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, el uso de la lengua se ajustará a lo previsto en la legislación autonómica correspondiente. La Administración pública instructora deberá traducir al castellano los documentos, expedientes o partes de los mismos que deban surtir efecto fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y los documentos dirigidos a los interesados que así lo soliciten expresamente".

[1666] Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su integración social (BOE núm. 289, de 03 de diciembre), reconoce a las personas con discapacidad como titulares de una serie de derechos y a los poderes públicos como los garantes del ejercicio real y efectivo de esos derechos, de acuerdo con lo previsto en la Convención Internacional de los derechos de las personas con discapacidad, y establece el régimen de infracciones y sanciones que garantizan las condiciones básicas en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

de seguridad vial, necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad[1667], o cuya gestión sea competencia de la Administración General del Estado[1668].

[1669]**Disposición adicional séptima[1670]. *Responsabilidad[1671] en accidentes de tráfico[1672] por atropellos de especies cinegéticas[1673].***

[1667] Se refiere fundamentalmente a los Centros de Formación de Conductores y a los Centros de reconocimiento de Conductores.

[1668] Las Escuelas Oficiales de Conductores de la Policía, la Guardia Civil y las Fuerzas Armadas.

[1669] Esta disposición indica que hay dos tipos de atropello de animales: el atropello de especies cinegéticas y el atropello de especies que no son lo son. Además, diferencia entre el atropello a especies cinegéticas que se encuentran en cotos de caza y el atropello a esas mismas especies cuando vagan en libertad por las zonas rurales e incluso por los suburbios de las poblaciones, ocupándose sólo de las primeras por lo que el título del artículo debería modificarse para indicar que se refiere solamente a las especies existentes en los cotos de caza.

[1670] Aunque con carácter general atribuye la responsabilidad del conductor del vehículo en los accidentes de tráfico ocasionados por el atropello de especies cinegéticas en las vías públicas, se deben tener en cuenta cuatro situaciones distintas:

a) Cuando la ocurrencia del siniestro tenga, necesariamente, como causa el incumplimiento o infracción por parte del conductor implicado en el accidente de la obligación de conducir con la diligencia, precaución y no distracción debidas para evitar todo daño, propio o ajeno.

b) Cuando pueda acreditarse, sin ninguna duda, mediante medios objetivos (huellas de frenada, maniobras evasivas, etc.), que por parte del conductor implicado se han infringido las normas de circulación, siendo esta circunstancia la que ha coadyuvado a la ocurrencia del siniestro.

c) Cuando el conductor circula con absoluta normalidad por la vía pública y ha sido la interrumpción inesperada del animal la que ha provocado el accidente.

d) Cuando el accidente tiene lugar en una autopista de peaje.

[1671] Con esta disposición adicional se altera la normativa anterior que distribuía la responsabilidad por atropello de especies cinegéticas de forma más acorde con la concurrencia de culpas.

Ahora el agente generador del riesgo no es el conductor con su conducta, sino que es el perjudicado y debe responder de las consecuencias del accidente aún sin ser su causante.

Hasta la publicación de esta Disposición Adicional, eran las sociedades de cazadores, a través de sus pólizas de seguros, las que se hacían cargo de los daños causados por las especies que invadiesen la calzada desde el terreno que gestionaban.

Los principales beneficiados de la Ley no son los conductores sino las aseguradoras que pagarán menos indemnizaciones y los titulares de los cotos que pagarán sumas inferiores por los seguros.

Según la entidad Automovilistas Europeos Asociados, los titulares de los cotos estaban pagando un coste medio anual de 1.500 euros por coto, lo que suponía 45 millones para todo el sector. Este importe sería la única razón que explica que los legisladores hayan modificado el sistema de responsabilidad de los accidentes de tráfico en los que estaban implicados animales de caza. Sin embargo, sigue afirmando, no pensaron en que se generaría un grave problema de inseguridad vial y que se dejaba indefensas a miles de víctimas de la carretera.

La reforma tiene su anclaje en los artículos 10.2 y 21.1) del TRLTSV que exigen: a) que el conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía (art. 3.1 RGC) y b) que tiene que adecuar la velocidad de su vehículo a las circunstancias, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 45 RGC). Por ello el conductor, debe responder de lo que suceda, a través del seguro de su vehículo, ya que el hecho de conducir supone un elemento de riesgo en su entorno y los daños que pudiera soportar por el atropello de un animal de caza han de ser considerados como producto de un riesgo de actividad. Por ello, el conductor responde con carácter general, aunque no haya incumplido las normas de tráfico. La responsabilidad se deriva de la acción de circular con un vehículo por la calzada, no por contravenir las normas de circulación.

Esta modificación fue impulsada por la Real Federación Española de Caza (RFEC) que, en su página web, mostraba, el 20 de marzo de 2014, su orgullo por la aprobación, en el Congreso de los Diputados de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Afirmaba que en esta ley quedaba reflejado el duro e importante trabajo realizado por esa Real Federación y no por otros, durante más de veinte años, relacionados con la caza.

Una de las excusas para defender la modificación de la ley era que en algunas zonas los propietarios se planteaban abandonar las actividades de caza por temor a los litigios. En esa misma línea, en el Faro de Vigo en su edición digital del 27.03.2014, el presidente de la Sociedad de Caza de Silleda afirmaba que la anterior versión de la ley les hacía "aguantar unos gastos imposibles y con unos seguros cada vez más caros" aunque el mismo diario informa que las aseguradoras están incluyendo un recargo de unos 6 euros, a los conductores, por daños relacionados con la fauna, lo que supone transferir los gastos soportados por los cotos a los conductores en general.

Las entidades de caza se quejan de que cuando hay un accidente de tráfico en el que está involucrado un jabalí, por ejemplo, siempre se las cita y son condenadas en los medios, aunque no sea por la acción directa de la caza.

También en Inglaterra y Gales hubo mucha oposición a la prohibición de la caza del zorro establecida por la ley de caza de 2004 que prohibió la caza con perros de mamíferos salvajes (especialmente zorros, ciervos, liebres y visones). Entró en vigor el 18.02.2005. Hubo muchas protestas porque los detractores de la prohibición alegaban que se perderían muchos puestos de trabajo en las áreas rurales. Ahora sólo se permite la utilización de rastros de olores, aunque se reconoce que hay muchas cacerías ilegales. La ley no se aplica en Irlanda del Norte.

Para obtener y mantener la licencia de caza en España es obligatorio contar con un permiso de armas y de caza y, un seguro de responsabilidad civil. Hay que tener en cuenta que para obtener la licencia de cazador se necesita un permiso de armas, que cuesta unos 20€ al año, uno de caza, por unos 80€ al año, un seguro de responsabilidad civil, que está en torno a los 40€ al año, además de lo que cuesta el examen psicotécnico. En muchos casos, el titular no puede hacer frente a los gastos de renovación de su permiso, lo que explica que el número de cazadores en nuestro país haya dejado de crecer y haya estado disminuyendo un 15% desde 2010. España cuenta actualmente con unas 850.000 licencias de caza lo que supone un 2% de la población.

La superficie de terrenos cinegéticos, es decir aptos para la caza, suponen en torno al 80% de la superficie nacional (43 millones de hectáreas), lo que muestra la importancia de la práctica de la caza en España. Existen gran número de cotos de caza, unos 33.000, de los que son privados el 99%, siendo el resto de figuras contenidas en dicha clasificación: refugios de caza, terrenos de caza controlada y reservas de caza. Se calcula que el sector de la caza genera 3.600 millones de euros anuales y entre 30.000 y 50.000 puestos de trabajo, dependiendo de la fuente consultada.

Por comunidades autónomas destaca en primer lugar Andalucía con el mayor número de cotos de caza privados seguida de Castilla y León, Castilla-La Mancha y Extremadura. Y al ser comunidades con altos índices de desempleo la caza es una actividad protegida.

[1672] ***El Centro de Estudios Ponle Freno-AXA*** *concluyó, en 2014, en un estudio, que 1 de cada 100 siniestros declarados con garantía de responsabilidad civil se produce por colisión contra animales. En un 61,7% de estos siniestros hay implicados animales de caza, en un 37,7% son protagonistas los animales domésticos y el restante 0,6% son provocados por aves. Este trabajo también pone de manifiesto que el jabalí provoca un 33% de los accidentes con animales, seguido por perros (30%), corzos (17,5%), ciervos (4,2%) y zorros (3,7%).*

Por su parte el Consejo Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad estimaba, en 2010, entre 15.000 y 20.000 en número de accidentes en las vías de circulación ocasionados por irrupciones o atropellos de fauna silvestre.

[1673] Debiera aclarar que se refiere a las especies cinegéticas de caza mayor. En el título habla de especies cinegéticas en general y en el segundo apartado de "especie de caza mayor". En España, el artículo 4 de la Ley 1/1970, de caza, considera especie cinegética de caza mayor la de los animales adultos que superan el tamaño de un zorro común (sin incluirlo): la cabra montés, el ciervo, el corzo, el gamo, el jabalí, el lince, el lobo, el muflón, el oso, el rebeco y cuantas especies sean declaradas como tales por el Ministerio de Agricultura (algunas especies como el lince, el lobo o el oso tienen una protección especial).

Por su parte la aplicación ARENA que se desarrolló para tomar datos de los accidentes de tráfico contempla la posibilidad de atropello de los siguientes animales silvestres:

1: Ave 2: Cabra montés 3: Ciervo 4: Conejo 5: Corzo 6: Gamo 7: Gato montés 8: Jabalí 9: Liebre 10: Lince ibérico 11: Lobo 12: Muflón 13: Nutria 14: Oso pardo 15: Rebeco 16: Tejón 17: Zorro 18: Otro animal.

Considera animales domésticos en materia de atropellos a:

1: Ave 2: Canino 3: Caprino 4: Equino 5: Felino 6: Ovino 7: Porcino 8: Vacuno 9: Otro animal

Sería interesante que en esta Disposición Adicional se hiciese referencia a la Ley de Caza, teniendo en cuenta que el Art. 148.11 CE indica que las C.C.A.A. pueden asumir competencias en materia de caza.

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad dice que la caza sólo podrá realizarse "sobre las especies que determinen las Comunidades autónomas, declaración que en ningún caso

En accidentes de tráfico ocasionados por atropello[1674] de especies cinegéticas[1675] en las vías públicas ***será responsable***[1676] ***de los daños***[1677] ***a las personas o bienes el***

---

podrá afectar a las especies incluidas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, o a las prohibidas por la Unión Europea".

En algunas Comunidades Autónomas, como es el caso de Galicia, según informa "La Voz de Galicia" en su edición del 17 de mayo de 2014, existe una gran población de jabalíes. Buena prueba de cómo ha evolucionado la población del jabalí en Galicia en los últimos años es que en el año 1998 se cazaban unos 3.262 jabalíes y en el 2013 15.215. Es decir que la cifra se ha multiplicado por cinco. Sólo en Lugo se calcula que existen unos 50.000 (debido en buena medida a la persecución de los lobos) y según la Voz de Galicia en su edición de 07.2.2016 la irrupción de animales salvajes en la vía continúa siendo la principal causa de accidentes de circulación en la provincia.

Según informa el diario digital "El Confidencial" en su edición de 31 de julio de 2015, el jabalí es el protagonista en un 18% de los accidentes de tráfico en los que hay un animal implicado. Sigue comentando que, de los 3.714 accidentes, entre 2008 y 2013, con presencia de un animal registrados por la Guardia Civil de Tráfico, 1099 eran cánidos (principalmente en entornos urbanos), 673 jabalíes y 478 equinos. En ese período la Guardia Civil también levantó atestado por 70 accidentes en los que se vieron implicados corzos.

En ese mismo período los accidentes de tráfico con animales implicados provocaron 58 muertos.

A los animales no parece irles mejor ya que según un estudio de Iberlince, citado en este artículo, han fallecido 72 linces en los últimos 13 años. También está documentada una gran mortandad de erizos en las carreteras.

[1674] *Dado que algunas de estas especies son de gran tamaño, el atropello de uno de estos animales debiera ser notificado a la policía de tráfico para que procediese a retirarlo ya que la Ley no prevé que tenga que hacerlo el conductor. En Finlandia es obligatorio informar a la policía si se atropella a un alce, a un ciervo o a un reno.*

[1675] *En las carreteras nos podemos encontrar con caballos salvajes o vacas que pacen en libertad en sus márgenes, y no son especies cinegéticas y entonces este artículo no sería de aplicación. En estos casos el responsable sería el dueño de los animales por dejarlos sin custodia cuando existe la posibilidad de que puedan invadir la calzada, tal como señala el artículo 127.2 del RGC.*

Si la invasión de la calzada fuese de un animal salvaje, sin dueño conocido, la responsabilidad recaería generalmente en la Comunidad Autónoma, tal como indican la mayoría de las leyes autonómicas de caza, que se haría cargo de:

- *Los daños ocasionados por las especies cinegéticas procedentes de los terrenos no cinegéticos.*
- *Los daños ocasionados por especies de la fauna silvestre no susceptibles de aprovechamiento cinegético, cualquiera que sea su procedencia.*
- *Los daños ocasionados por las especies cinegéticas de las reservas de caza, refugios de fauna silvestre y los espacios naturales protegidos.*

Por su parte la Administración Pública titular de la vía sería responsable patrimonialmente por los daños ocasionados con motivo de una colisión entre un vehículo y un animal que se encuentre invadiendo la calzada cuando tenga constancia fehaciente de la irrupción periódica de animales en la calzada y no instale la señalización correspondiente.

En la práctica, los conductores ***que no tengan incluido en su seguro este tipo de atropellos*** *y que sufran un accidente cerca de un coto de caza, aunque no incumplan ninguna norma de circulación,* ***no recibirán ninguna indemnización si resultan heridos y tampoco serán indemnizadas sus familias si fallecen*** *y además serán también responsables frente a los ocupantes de su vehículo que resulten lesionados o fallecidos. Además, responderá su seguro por los daños a los posibles vehículos afectados y sus ocupantes y por los daños causados a la señalización y a los elementos de protección de la calzada. Y si tienen sólo el seguro obligatorio, también tendrán que hacerse cargo de los desperfectos en su vehículo. Lo único que se ahorran es que no les pueden reclamar el valor del animal muerto. Los que si estarían protegidos serían los pasajeros del vehículo afectado. El Tribunal Supremo en la Sentencia 50/2016, Sala 1ª, de lo Civil, de 11 de febrero de 2016 señala que hubiera sido conveniente que esta Disposición Adicional contuviese en su párrafo primero una excepción al artículo 5.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, permitiendo que quedasen cubiertos en el seguro de suscripción obligatoria los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante de este tipo de accidentes.*

[1676] *El TRLTSV entra en contradicción con el Código Civil, ya que este en el Art. 1905 dispone que: «El poseedor de un animal o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esa responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o culpa del que lo hubiera sufrido.» Y el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Primera de lo Civil de fecha*

conductor[1678] ***del vehículo***[1679]**,** sin que pueda reclamarse por el valor de los animales[1680] que irrumpan en aquéllas[1681].

---

de 21 de enero de 1986, recuerda que: '(...) el artículo mil novecientos cinco del Código Civil contempla una responsabilidad de carácter no culpabilista o por riesgo, inherente a la utilización del animal,... de donde se sigue que basta la explotación en el propio beneficio para que surja esa obligación de resarcir (...)'."
El Código Civil se podía entender derogado por el régimen específico de responsabilidad previsto en el Art. 33 de la Ley 1/1970, de Caza, que establece en su apartado 1 que los titulares de aprovechamientos cinegéticos, serán responsables de los daños originados por las piezas de caza procedentes de los terrenos acotados. Subsidiariamente, serán responsables los propietarios de los terrenos.
En su apartado 5, señala que todo cazador estará obligado a indemnizar los daños que causare con motivo del ejercicio de la caza, ***excepto cuando el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor.*** *En la caza con armas, si no consta el autor del daño causado a las personas, responderán solidariamente todos los miembros de la partida de caza.*
Esta Ley fue desarrollada por el Decreto 506/1971 por el que se aprobó el reglamento para la ejecución de la Ley de Caza (derogado en la actualidad). Las Comunidades Autónomas relegan a la Ley de Caza estatal a una eventual aplicación supletoria.
Numerosas Leyes autonómicas de Caza siguen insistiendo en que los cazadores están obligados a indemnizar los daños que causen con motivo del ejercicio de la caza, excepto cuando el hecho sea debido a culpa o negligencia del perjudicado.
[1677] *Ahora los conductores tendrán que comprobar que su póliza de seguros se hace cargo de las indemnizaciones por los daños personales del conductor y de sus acompañantes.*
Lo llamativo es que el conductor aún sin infringir ninguna norma de tráfico es considerado responsable. Lo cual parece ir contra los artículos 9.3 y 25.1 de la Constitución.
[1678] *El diario digital "La Opinión – El Correo de Zamora" publicó el 03.11.2015 un artículo comentando las primeras sentencias en relación con esta Disposición Adicional Novena. Señala que algunos de los jueces que han tratado este tipo de accidentes no han dudado en criticar la modificación. Así el* ***Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción número 1 de Benavente*** *dictó una sentencia que arrojaba una dura reprimenda a los legisladores. Se juzgaba el pago de los daños de un* ***vehículo impactado por un corzo en Pobladura del Valle****. Y el veredicto se podría resumir en una de las frases que componen la sentencia. "La labor de todo juzgador es la de juzgar aplicando la ley vigente en cada momento, aun cuando le resulte incomprensible lo dispuesto en la misma", decía. La sentencia en cuestión desestimó la reclamación del dueño del vehículo ante el coto de caza para que le abonara los daños. No obstante, la juez dejó frases que evidencian la controversia de la Ley. "Según esta regulación, los conductores que sufran un accidente cerca de los cotos de caza, y aunque no incumplan ninguna norma de circulación, no recibirán indemnización alguna si resultan heridos,* ***ni tampoco serán indemnizadas sus familias si fallecen.*** *Además, serán responsables frente a los ocupantes de su vehículo que resulten fallecidos o lesionados", apunta antes de declarar, con cierta ironía que "la norma, generosamente, únicamente les exime de pagar el valor del animal muerto". La juez critica el momento de introducir cambios. "En la* ***actual coyuntura económica*** *que nos encontramos la mayoría de los españoles, esto obligará a encarecer los seguros obligatorios, poniendo en una situación aún más crítica a los ciudadanos", apunta. Y lanza un último recado. "Posiblemente, para muchos propietarios de cotos, la preocupación de que los animales irrumpan en la calzada descenderá notablemente, con lo cual* ***aumentará el número de animales de caza mayor sueltos en la calzada****".*
[1679] *Ahora el conductor tendrá que estar mucho más atento a la señal vertical P-24 "Paso de animales en libertad". A fin de proteger los intereses del conductor y de la fauna sería necesario bajar ostensiblemente los límites de velocidad en los tramos en que existiese esa señal que además debiera contar siempre con un panel complementario indicando la longitud del tramo afectado y otro panel, tal como sucede en Alemania, con la leyenda "Muchos accidentes". De esta forma se mantendría cierta coherencia con lo dispuesto en el artículo 66.2 del RGC que dispone que la señal de "paso de animales domésticos", situada en los pasos de ganado de carácter general, debe incluir un panel complementario con la palabra "cañada" y ser acompañada de una señal de limitación de velocidad.*
Con la reforma de la ley, los conductores pondrán más interés en esquivar a los animales por lo que pueden producirse accidentes más graves.
Esta disposición produce la paradoja de que un cazador acude a un coto y sale contento después de haber cazado un animal con su arma y un conductor al pasar cerca de ese coto se siente desesperado o incluso queda lastimado después de haber "cazado" un animal con su vehículo.

No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes ***el titular del aprovechamiento cinegético***[1682] ***o, en su defecto***[1683]***, el propietario del terreno,*** cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva[1684] de una especie de caza mayor[1685] llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas[1686] antes de aquél[1687].

[1680] *Es curioso que diga que el conductor es culpable y al mismo tiempo se impida que el dueño del coto pueda reclamar el valor de los animales. De esta forma, una vez más, se ven beneficiadas las aseguradoras porque si no existiese ese párrafo final tendrían que pagar ese valor.*
Nadie se hace cargo del animal, ni el conductor, ni el titular del coto, basándose en que el valor del animal no es indemnizable al ser considerado como "res nullius".

[1681] *Para poder tramitar con éxito el parte de un accidente por el atropello de un animal es necesario contar con un atestado policial del siniestro en el que se indiquen las causas del mismo. Por ello, es imprescindible avisar a los agentes competentes en materia de tráfico en la vía en la que haya tenido lugar el siniestro. El atestado debe recoger las pruebas que confirmen que el conductor no ha sido el responsable de provocar el siniestro y del atropello del animal, así como las que demuestren la colisión del vehículo en cuestión con la especie causante del daño. Una vez tramitado el siniestro y comprobado que está cubierto por la póliza, la compañía de seguros se hará cargo del coste de reparación del vehículo para dejarlo en el mismo estado en el que se encontraba antes del siniestro.*
Puede darse el caso que por el elevado coste de los daños sufridos el vehículo sea declarado siniestro total. En ese caso, la compañía entregará al asegurado una indemnización que dependerá del valor del bien reflejado en la póliza: valor a nuevo, venal, valor de reposición o de mercado o valor venal mejorado.
Si se circula por zonas en las que abunden animales de especies cinegéticas (jabalí, ciervo, rebeco, corzo, gamo...), conviene que la póliza de seguro incluya los daños producidos en el vehículo por la colisión con especies cinegéticas. En la mayor parte de los casos, además, cubrirán el hipotético caso de que colisione contra animales de granja o de una explotación ganadera, como los caballos, los toros, las ovejas o los burros, o animales domésticos, como los perros y gatos.

[1682] *En 2012, según la DGT se produjeron en las vías interurbanas 964 atropellos a animales, falleciendo 11 personas y resultando 1.087 heridas.*

[1683] *Además de imputar al titular de la explotación se puede imputar subsidiariamente al propietario del terreno.*

[1684] *Es decir, si está cazando sólo una persona, no sería de aplicación esta disposición adicional. Si la actividad de caza es colectiva, el conductor tiene que demostrar que el animal que irrumpió en la calzada y provocó un accidente lo hizo escapando de una cacería que tenía lugar en aquel momento o que había acabado como máximo doce horas antes, lo cual en muchos casos puede ser difícil de demostrar.*
Tendría que existir un libro registro con horarios de caza y comunicación telemática que indicase el momento en que terminó la caza porque si no va a ser muy fácil alterar el horario de finalización.
También deberían colocarse carteles en las carreteras anunciando la cacería y el horario.
El periódico "Noticias de Álava" publica en su edición digital de 05.08.2015 que una juez ha condenado a un coto de esa provincia señalando que "no es necesario que los cazadores vayan en grupo para entender que una acción de caza es colectiva. Basta con que un número importante de cazadores se encuentre en un mismo espacio o terreno destinado a la actividad cinegética desarrollando dicha actividad, aunque cada uno de los participantes esté cazando por su cuenta". Dado que la juez da por "probado" que en la fecha del accidente "intervino un número elevado de cazadores" condena a la aseguradora del coto a hacerse cargo de los daños del coche.
La Voz de Galicia, en su edición de 26.06.2016, publica que la Audiencia Provincial de Lugo revocó una sentencia de un juzgado de primera instancia y condenó a un coto a pagar 4.756 euros por un percance producido por un corzo. La jueza de la Audiencia considera que la modalidad de caza de rececho es una acción colectiva, aunque sólo intervengan dos personas: cazador y guarda, ya que según su interpretación la disposición adicional no se refiere a la modalidad de caza autorizada, sea esta una modalidad individual, como el rececho o colectiva, como las batidas, sino a la participación de un colectivo de personas en dicha acción de cazar, es decir, la posibilidad de ejercicio, al mismo tiempo, de esta modalidad de caza mayor. La Federación gallega de caza reacciónó a la sentencia indicando que no está acreditada la realización de más de un rececho en el coto demandado y que eso produce además de perplejidad y estupefacción, una enorme desconfianza del colectivo de cazadores en la justicia y en las personas encargadas de administrarla.

También[1688] podrá[1689] ser responsable[1690] el titular[1691] de la vía pública en la que se produzca el accidente ***como consecuencia de no haber reparado la valla***[1692] ***de cerramiento***[1693] en plazo[1694], en su caso, ***o por no disponer de la señalización***

[1685] *En este caso, si es una especie de caza menor (conejos o perdices, por ejemplo) el responsable seguirá siendo el conductor del vehículo.*
Sin embargo, nos encontramos con la posibilidad de atropellar, por ejemplo, a un jabalí asustado por la caza de perdices y la ley parece ignorar esta posibilidad.
[1686] *Eso puede ocasionar serios inconvenientes al conductor que atropelle el animal de caza mayor o a su compañía de seguros, si está cubierto para estas situaciones, ya que debe investigar con la ayuda de las fuerzas de seguridad y de la Consejería de Medio Ambiente (o similar) si hasta doce horas antes del accidente hubo caza colectiva, teniendo en cuenta que se pudo comunicar el inicio de una actividad de caza, pero luego se anuló. También puede ser un problema cuando existan cotos próximos entre sí ya que va a ser difícil probar de donde pudo salir el animal.*
Esto va a suponer la realización de pruebas documentales que pueden alcanzar un importe significativo. También debemos tener en cuenta que animales como los jabalíes pueden recorrer muchos kilómetros en sus desplazamientos sobre todo si se sienten acosados.
[1687] *Si el titular del coto no cumple con el plan de capturas y se produce una superpoblación de animales y por ello existen más posibilidades de que invadan la vía, tampoco será responsable por los accidentes que aquellos provoquen en las vías públicas.*
[1688] *Va a ser frecuente que se presenten demandas a la vez contra el titular de la carretera y el titular del coto.*
[1689] *Mientras que se utiliza la forma verbal "será" para conductores y titulares de los cotos, se cambia a "podrá" al referirse a las Administraciones para ayudarlas a eludir su responsabilidad.*
[1690] *Hubiera sido más práctico mantener la exigencia de un seguro de responsabilidad civil al titular del coto que cubriese, en todos los casos, los daños causados por la irrupción, en la calzada, de los animales allí existentes.*
Las sociedades de cazadores proponen como alternativa que se haga cargo de los daños el Consorcio de Compensación de Seguros.
En Francia hasta 2010 el Consorcio de Compensación de seguros francés se hacia cargo de los daños y entonces se contabilizaban 65.000 accidentes al año. Desde esa fecha sólo se hace cargo de los daños personales y el número de expedientes descendió en 2011 a 4.000.
En Finlandia el dueño del ciervo es compensado por el Consorcio de Seguros finlandés. El seguro obligatorio del vehículo cubre los daños personales del accidente, pero no cubre los daños en el vehículo.
[1691] *El legislador no ha tenido en cuenta que, como regla general, el titular de la vía no responde si existe un contrato administrativo de concesión, de explotación o simplemente de conservación. Así el artículo 214.1 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público sobre Indemnización de daños y perjuicios señala: "Será obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato." Véase también el artículo 60 de la Ley 55/1999, donde se regula el contrato de conservación de autovías.*
[1692] *La redacción parece indicar que todas las carreteras cuentan con vallas de cerramiento y esto no es así. Solamente se contempla su obligatoriedad en el caso de autopistas, autovías y vías para automóviles. Sólo cuando deba existir un vallado, éste no esté en condiciones y el accidente sea consecuencia de esta circunstancia, se podrá declarar responsabilidad de la Administración. Esa responsabilidad queda más clara cuando la Administración ha tenido tiempo de repararla desde que tuvo conocimiento de su mal estado.*
[1693] *Da a entender que, si la valla está reparada, que suponemos que equivale a decir que está "en buen estado", y si tiene la señal de animales sueltos entonces ya no es responsable el titular de la vía.*
Sin embargo, la jurisprudencia ha señalado que cuando existe un tramo en el que son frecuentes los siniestros por atropello de piezas de caza que acceden a la calzada, el titular del coto debe acreditar que ha adoptado medidas especiales para evitar esas interrupciones, como por ejemplo postes reflectantes, sustancias olorosas, bocas de gato, etc. También se tiene en cuenta si el titular del coto se ajustó a su plan cinegético aprobado por las autoridades autonómicas.
Si nos encontramos en una autopista con la señal de peligro P-24 de "Paso de animales en libertad" y no vemos ningún panel complementario que nos indique la longitud del tramo en el que existe aquel peligro, ni siquiera una velocidad recomendada para ese tramo debemos entender que la señal no tiene ninguna utilidad ya que en una autopista existe una valla pensada para que no entren animales a la vía y los conductores van a circular de acuerdo con la velocidad genérica y no de acuerdo con el peligro que

específica[1695] ***de animales sueltos***[1696] en ***tramos con alta accidentalidad***[1697] por colisión de vehículos con los mismos[1698].

[1699] *(Atropello de animales en autopista).*

---

representa la señal por lo que podemos entender que la única utilidad de la señal es cubrir las espaldas al titular de la vía, que de esta forma cumple lo establecido en esta Disposición Adicional.
En Sentencia núm. 228/2014 de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 6ª), recuerda que la acción de cazar es imputable al titular del coto y el deficiente vallado de la vía es imputable a su titular y por ello existen dos responsabilidades distintas.
Esa visión de responsabilidades distintas también se puede ver en la sentencia 89/13 de la sección 1 de la Audiencia Provincial de Oviedo donde la posible responsabilidad del titular de la vía o de la empresa encargada de su mantenimiento no es excluyente de la que se puede exigir al titular del aprovechamiento cinegético, o, en su defecto, al propietario del terreno del que proviene la pieza de caza causante del daño, en el caso de que el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. Se trata, por tanto, de responsabilidades distintas, que provienen de diferentes acciónes u omisiones, y que no son excluyentes, pues pueden confluir en régimen de solidaridad, de modo que el perjudicado puede dirigir la acción indistintamente contra todos los posibles responsables, o contra cualquiera de ellos, y cada uno de ellos podrá oponer las excepciones que a él le incumban, sin que por tanto pueda aquí la demandada utilizar como argumento para eximirse de responsabilidad, que ésta incumbe a otro demandado, pues lo que debe demostrar que en ningún caso le incumbe a ella.

[1694] *Se tiene que referir a las vías que deben contar con vallado: autopistas, autovías y vías para automóviles. Debiera aclarar que significa "en plazo". No sabemos si significa: "inmediatamente", "tan pronto tenga conocimiento", "en un plazo de tantos días", etc; y esto es importante para dictaminar la responsabilidad de la Administración cuando se ocupe directamente del estado de la valla. No habría duda sobre esta responsabilidad si hubiera transcurrido el tiempo suficiente para poder repararla desde que tomo conocimiento del accidente. También aquí no se ha tenido en cuenta, cuando existe, al contratista conservador, al que el pliego de cláusulas particulares le fija las frecuencias de revisión y la obligación de reparar el vallado.*

[1695] *Conviene insistir en que, en las zonas cinegéticas, en relación con la señal vertical de animales sueltos, debiera aplicarse el contenido del art. 149.3 del RGC sobre las señales de advertencia de peligro que señala que se puede colocar un panel complementario indicando la longitud del tramo de vía afectado por el peligro. También debía indicarse la velocidad recomendada en aquel tramo.*
Debemos tener en cuenta que la base 5ª de la Ley de Bases de Tráfico de 1989 estipula que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de Señalización Vial de 1968. Como la Ley de Bases sigue vigente y la Convención de Viena exige en el artículo 15 del Anexo I que en la señal vertical de animales en libertad figure la silueta del animal más frecuente en la zona, sería legal, e incluso obligatorio, colocar la silueta de otros animales que abunden en las zonas de caza, por ejemplo, corzos o jabalíes.

[1696] *La señal a la que se refiere es la P-24 "Paso de animales en libertad" aunque al variar la redacción podría también quedar englobada la señal P-23 "Paso de animales domésticos" ya que el concepto de animales sueltos puede aplicarse tanto a los animales domésticos como a los que viven en libertad. El Art. 139.1 del RGC recuerda que* ***corresponde al titular de la vía*** *la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y* ***la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales*** *y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación.*
Hay que tener en cuenta que alguna señal no está pensada sólo para prevenir daños en un vehículo causados por un animal. Así si se ve la silueta de un lince en la señal vertical P-24 es más bien para evitar que esta especie en peligro de extinción sea atropellada.

[1697] *El concepto de TCA (tramo de concentración de accidentes) viene definido por el Ministerio de Fomento como "Aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad". Produce cierta inseguridad jurídica que no cuantifique más exactamente la expresión "significativamente superior".*
Suponemos que significan lo mismo "un tramo de concentración de accidentes" y un "tramo con alta accidentalidad" que es el término utilizado en esta Disposición Adicional.

[1698] *Tampoco es responsable si los límites del coto con la carretera cuentan con una vegetación espesa que impide a los conductores percatarse de la próxima irrupción de un animal en la vía.*

Disposición adicional octava. ***Documentación correspondiente a otras administraciones públicas.***

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y las administraciones públicas competentes podrán articular mecanismos de cooperación, mediante los oportunos convenios de colaboración, para la transmisión de los documentos que las citadas administraciones deban remitir a dicho organismo autónomo por imposición de una normativa ajena a esta ley.

Disposición adicional novena. ***Baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.***

Se prohíbe dar de baja definitiva por traslado a otro país, a vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y medioambientales[1700] que se establezcan reglamentariamente[1701].

[1699] *Los tribunales también exoneran de responsabilidad al conductor si el accidente se produce en una autopista de peaje sujeta a concesión, ya que es la empresa concesionaria quien debe abonar los desperfectos.*
La edición online de la revista Autobild, informa en su edición del 06.11.2012 que la Audiencia Provincial de Sevilla ***ha condenado a la concesionaria de una autopista de peaje a pagar por un accidente con un perro que se le cruzó en plena carretera.*** *La sentencia recuerda la responsabilidad contractual de la demandada, derivada del contrato atípico "a través del cual, y mediante el pago de un peaje a cargo del usuario, la empresa viene obligada a garantizar a éste una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo, pues se espera que la concesionaria lo haya eliminado". En este caso, la Audiencia afirma que "si bien existen ramales de entrada a la autopista de peaje cerca del lugar del accidente, por donde podría haberse colado el perro, no existe prueba fehaciente de ese hecho", pero es que, "aun existiéndolas, es conocido que ese tipo de siniestros se producen a menudo". La sentencia esgrime para sustentar la condena a la concesionaria de a la autopista de peaje por el accidente con el perro que el hecho "es perfectamente previsible y seguro que evitable con los medios técnicos actuales", por lo que no hay "ni en un supuesto de caso fortuito ni de fuerza mayor que pueda exonerar a la autopista de su responsabilidad, máxime cuando la inexistencia de controles de esas entradas derivan de criterios económicos de reducción de gastos, asumiendo la concesionaria este riesgo".*
El diario digital "Diario de Burgos.es" se hace eco, el 02.02.2016 de dos sentencias de la Audiencia Provincial de Burgos sobre un accidente en la AP-1 donde obliga a la concesionaria a pagar los despefectos. En una de las sentencias, el tribunal provincial considera que la concesionaria "debe conservar la vía, sus accesos y señalización en perfectas condiciones de uso", tal como establece la Ley de construcción, conservación y explotación de autopistas, que entró en vigor en 1972. Y por ello, decreta que debe hacer frente al abono de los desperfectos ocasionados por la irrupción del animal en la vía.
La norma mencionada, continúa el fallo, señala que la concesionaria «debe facilitar el servicio en condiciones de normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía». Con el peaje surge una relación contractual que obliga a la concesionaria a «adoptar una diligencia extrema para garantizar las condiciones de seguridad adecuadas en vías concebidas para la circulación rápida». Dentro de sus obligaciones, subraya una en especial, la de «mantener en perfecto estado el vallado».
En este sentido, la presencia de un animal salvaje «evidencia el incumplimiento de sus obligaciones para garantizar una circulación segura». Es la concesionaria la que estaba obligada a probar que había adoptado todas las medidas a su alcance para mantener la vía libre de obstáculos, según la sentencia. Como «no realiza ninguna prueba al respecto» lleva a pensar que el animal se introdujo en la autopista «como consecuencia del mal estado del vallado».
[1700] *Se trata de que haya unos criterios básicos que impidan la exportación de vehículos que no reúnen unos requisitos mínimos de seguridad a otros países. Se cumplen estos requisitos medioambientales cuando se trasladen o exporten achatarrados. Esta Disposición Adicional se enmarca dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la ONU.*
Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con cinco pilares. El Pilar 3 se ocupa de vehículos más seguros, y dentro de ese Pilar, la actividad 5 alienta la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor

Disposición adicional décima. ***Actividades industriales y seguridad vial.***

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley, las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial se regirán por lo previsto en la normativa sobre seguridad industrial[1702].

Disposición adicional undécima. ***Integración y coordinación de notificaciones[1703] a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).***

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) podrá integrarse en el ***Tablón Edictal Único***[1704] cuando razones justificadas de eficiencia en la prestación del servicio así lo aconsejen para los anuncios de notificaciones edictales de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico. Por estos mismos motivos, y cumpliendo las funciones que la ley recoge, la Dirección Electrónica Vial (DEV) podrá integrarse o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (DEH).

Disposición transitoria primera. ***Matriculación definitiva de vehículos en España.***

---

que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalienta las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

[1701] *La baja definitiva de vehículos, se encuentra regulado en el artículo 35 y Anexo XV.A9 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26 de enero).*

[1702] *Esa normativa está compuesta por:*
Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria (BOE núm. 176, de 23 de julio);
Real Decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento para la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial (BOE núm. 32, de 6 de febrero);
Real Decreto 251/1997, de 21 de febrero, por el que se regula el Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial (BOE núm. 66 de 18 de marzo);
Real Decreto 559/2010, de 7 de mayo, sobre el Registro Integrado Industrial (BOE núm. 125, de 22 de mayo);
Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno (BOE núm. 295, de 10 de diciembre);
Ley 20/2013, de 9 de diciembre de Garantía de la Unidad de Mercado (BOE núm. 295, de 10 de diciembre).

[1703] *Destaca la novedad de designar al BOE como tablón edictal único, lo que posiblemente conduzca, en breve plazo, a la desaparición del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, que ahora pasa a ser de uso facultativo.*

[1704] *El 1 de junio de 2015 entraron en vigor las previsiones, contenidas en la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, para configurar un Tablón Edictal Único (TEU), a través del "Boletín Oficial del Estado".*
A partir de esa fecha, los anuncios de notificación que realice cualquier Administración Pública cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, se ignore el lugar o el medio de la notificación, o bien intentada esta, no se hubiese podido practicar, deberán publicarse necesariamente en el BOE.
Previamente, y con carácter facultativo, las Administraciones podrán publicar el anuncio en los boletines territoriales o en los tablones de anuncios existentes (el TESTRA en materia de sanciones de tráfico).
Esta nueva regulación resulta de aplicación cualquiera que sea la Administración competente para realizar la notificación, la materia sobre la que verse o el tipo de procedimiento administrativo de que se trate, incluidos aquellos que cuentan con normativa específica. En todos los casos, la publicación de los anuncios de notificación en el BOE se producirá de forma gratuita.
Todos los anuncios de notificación, tanto en materia de sanciones, como de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir (PV), como todos aquéllos otros anuncios que deben publicarse en Boletín Oficial, se enviarán al Tablón Edictal Único (TEU), si bien los anuncios en materia de sanciones, se publicarán previamente y con carácter facultativo en el TESTRA.

Lo dispuesto en el artículo 68.2[1705] en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos no será efectivo hasta que se proceda a regular reglamentariamente[1706] aquellos aspectos que permitan su aplicación.

Disposición transitoria segunda. ***Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV)[1707].***

Las administraciones locales practicarán las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV) antes del 25 de mayo de 2016, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.

Disposición transitoria tercera. ***Límites de velocidad para vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.***

Hasta que se modifique el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y se fijen los límites de velocidad para los ***vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas***[1708], estos vehículos tendrán los

[1705] La Disposición transitoria primera ha sido incorporada por Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 85, de 8 de abril).
La obligación de matriculación de medios de transporte cuyo titular o usuario tenga fijada su residencia en España, se encuentra regulado actualmente por la Ley 38/1992, de 28 de diciembre de Impuestos Especiales (BOE núm. 312, de 29 de diciembre), la cual, en su artículo 65.1.d) establece:
d) Estará sujeta al impuesto la circulación o utilización en España de los medios de transporte a que se refieren los apartados anteriores, cuando no se haya solicitado su matriculación definitiva en España conforme a lo previsto en la disposición adicional primera, dentro del plazo de los 30 días siguientes al inicio de su utilización en España. Este plazo se extenderá a 60 días cuando se trate de medios de transporte que se utilicen en España como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular al territorio español siempre que resulte de aplicación la exención contemplada en el apartado 1.n) del artículo 66.
Por su parte la Disposición adicional primera, de la citada Ley, según la redacción dada por el apartado siete del artículo 82 de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 (BOE núm. 311, de 23 de diciembre), determina:
"1. Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los medios de transporte, nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España.
4. Cuando se constate el incumplimiento de la obligación a que se refieren los apartados anteriores, los órganos de la Administración tributaria o los órganos competentes en materia de tráfico, seguridad vial, navegación o navegación aérea darán al obligado tributario un plazo de cinco días para cumplirla o para presentar aval solidario de entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o certificado de seguro de caución que garantice el pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Transcurrido ese plazo sin que se produzca la matriculación definitiva o sin que se presente dicho aval o certificado, dichos órganos procederán a la inmovilización del medio de transporte hasta que se acredite la regularización de su situación administrativa y tributaria. No obstante, la inmovilización será levantada en el caso de que el obligado tributario presente aval solidario o certificado de seguro en los términos indicados."

[1706] Se refiere a los vehículos con placas extranjeras. Está pendiente de desarrollar en la próxima modificación del RGC.

[1707] Para poder llevar a cabo con garantías el proceso de obligatoriedad de la DEV, la DGT puso en marcha previamente el Registro de Apoderamientos, regulado por la Resolución de 9 de abril de 2015, éste permite que un tercero (representante) acceda a las notificaciones de la entidad interesada (representado). Antes de que acabe 2016, las empresas no podrán transferir ni matricular vehículos si no están dadas de alta en la DEV.

[1708] El Reglamento General de Vehículos considera también como una motocicleta al ***automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.***

mismos límites de velocidad que se establecen en dicho Reglamento para las motocicletas de dos ruedas.

Disposición final primera. ***Título competencial.***

Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española.

Disposición final segunda. ***Habilitaciones normativas.***

1. ***Se habilita al Gobierno*** para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.
2. Asimismo, se habilita específicamente al Gobierno:

   a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.

   b) para modificar el anexo II.

   c) para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, a propuesta de los Ministros de Defensa y del Interior, y, en su caso, de los demás ministros competentes[1709].

   d) para revisar la normativa vigente que regula la señalización vial vertical[1710] al objeto de adaptar sus dimensiones mínimas a la intensidad actual del tráfico y al incremento en la edad media de los conductores.

   e) para actualizar la cuantía de las sanciones de multa previstas en esta ley, atendiendo a los criterios establecidos en la normativa de desindexación[1711].

   f) para modificar la previsión temporal sobre la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial contenida en la disposición transitoria segunda, atendiendo a la situación

---

La Convención de Viena de Circulación Vial de 1968 ya estableció que las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg y aunque España no llegó a ratificarla suele incluir sus disposiciones en la normativa interna.

[1709] Actualmente dicho régimen se encuentra recogido en el Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil (BOE núm. 186, de 01 de agosto).

- *Ver Orden de 30 de diciembre de 1997, por la que se determinan las Escuelas de la Guardia Civil facultadas para expedir permisos de conducción canjeables por los equivalentes permisos de conducción ordinarios, y deroga la Orden de 10 de junio de 1991 (BOE núm. 13, de 15 de enero de 1998)*
- *Ver Orden INT/2130/2008, de 9 de julio, por la que se determinan las Escuelas y Organismos Militares facultados para la expedición de permisos de conducción militares canjeables por los equivalentes previstos en el Reglamento General de Conductores (BOE núm. 173, de 18 de julio).*
- *Ver Orden General núm. 70, dada en Madrid el día 20 de junio de 1988 (BOC núm. 18), sobre "expedición de permisos para conducir vehículos del Cuerpo"*

[1710] No se entiende porque pusieron "vertical", hubiera sido mucho más práctico limitarse a poner "señalización vial" ya que da a entender que el Gobierno no puede adaptar las dimensiones mínimas de los semáforos, de las señales horizontales y de la señalización circunstancial

[1711] Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española (BOE núm. 77, de 31 de marzo).

financiera y a las posibilidades reales de implementación por las administraciones locales de las medidas necesarias para la plena efectividad de este sistema de notificaciones.

g) para establecer el formato del permiso o licencia de conducción integrado en el documento nacional de identidad[1712] del conductor en el momento que técnicamente sea posible, así como el documento complementario que permita visualizar de manera tangible el saldo de puntos.

h) para regular las marchas cicloturistas[1713].

i) para introducir en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las modificaciones necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul.

Disposición final tercera. ***Habilitaciones al Ministro del Interior.***

Se habilita al Ministro del Interior para determinar:

a) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial.

b) las condiciones para practicar la notificación en el TESTRA.

c) los términos en los que el titular o el arrendatario a largo plazo comunicarán al Registro de Vehículos la identidad del conductor habitual

d) los términos en los que el arrendatario a largo plazo comunicará al Registro de Vehículos la identidad del arrendatario.

e) los términos en que se comunicará al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico la información[1714] referente a las víctimas de accidentes de tráfico.

ANEXO I [1715]

[1712] Real Decreto 1553/2005, por el que se regula documento nacional de identidad y sus certificados de firma electrónica.
El denominado DNI 3.0 que se empezó a expedir en 2015 está diseñado con la tecnología para albergar en su memoria los datos del carné de conducir y de la tarjeta sanitaria. Incluso, permitirá consultar las multas de tráfico.
[1713] Este término no aparece en el RGC donde habla de "marchas ciclistas". Y de ponerlo hubiera quedado mejor el término "cicloturísticas". De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.3 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, la solicitud de Autorización para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente con, al menos, 30 días de antelación mediante la cumplimentación del modelo 9.52.
[1714] Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.
[1715] Este Anexo fue renumerado como Anexo I, por el artículo único 26 de la Ley 17/2005. No se entiende que criterio se ha seguido para que figuren unas definiciones de vehículos que figuran en el Anexo II A) del RGV y otras dejen de figurar.

A los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por[1716]:

[1717] *Ocupante.*

[1718] *Acompañante.*

[1719] *Pasajero.*

[1720] *Viajero.*

[1721] *Usuario.*

Además de las definiciones de este Anexo, también se incluyen en estos comentarios numerosas otras, que aparecen dispersas por la normativa de tráfico o están presentes en los medios de comunicación.

[1716] *Los apartados 4 a 51 pueden ser consultados en los Anexos II, IX y X del Reglamento General de Vehículos.*

[1717] *No está definido, aunque aparece mencionado 7 veces en el texto del TRLTSV y 15 veces en el Reglamento General de Circulación. El DLE se limita a indicar que significa "que ocupa".*

Una definición podría ser: "El conductor y cada uno de los pasajeros que viajan al mismo tiempo en un vehículo o que lo ocupan".

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

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

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

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

[1718] *Este término no aparece en el TRLTSV aunque sí se encuentra dos veces en el art. 23 del RGC. En algunos países, como Colombia, es la persona o personas que acompañan a un conductor en un vehículo particular diferenciándolo de "pasajero" que es áquel que lo hace en un transporte público.*

[1719] *Falta la definición de pasajero, aunque figure 10 veces en el TRLTSV y 3 veces en el RGC. Se encuentra una definición en el Anuario Estadístico de la DGT, por ejemplo de 2011, donde indica que pasajero es: "Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo" aunque más correcto sería haber dicho: "va sentado o de pie dentro de un vehículo". Por suerte esta definición no es legal ya que da la impresión que podría ir un pasajero tumbado en el portaequipajes de un turismo y no podría ser sancionado.*

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

En el anuario de accidentes la DGT diferencia, en las estadísticas, a los pasajeros de los conductores.

La Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera pasajeros:

- *a toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo.*
- *a aquellas personas que son arrolladas mientras están subiendo o bajando del vehículo*
- *a los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo.*

Por su parte el DLE en su 3ª acepción define pasajero: "Dicho de una persona: Que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación".

[1720] *Viajero tampoco está definido, aunque se menciona 2 veces. Otra vez el DLE ayuda poco ya que se limita a decir que viajero significa "que viaja". Este término no está mencionado en el RGC.*

Llama la atención que estos 3 términos no estén definidos cuando están sujetos a limitaciones, prohibiciones y obligaciones.

[1721] *Las personas asumen, cuando **son usuarios** de la vía pública, el triple rol de peatones, pasajeros o conductores y, en cada caso, deben hacer frente a complejas interacciónes sociales que modulan su comportamiento. El libre tránsito es un derecho constitucional, pero como todo derecho individual, tiene restricciones derivadas del interés general, que regulan y limitan su ejercicio. Las personas tienen libertad para circular, pero no pueden hacerlo por donde quieran, sino por los lugares correspondientes, ni en lo que quieran, sino en vehículos que reúnan los requisitos exigidos, ni como como quieran, pues existen reglas y normas que se deben observar, ni tampoco cuando quieran, ya que antes, en ciertos casos, debe poseer*

[1722] *Usuario vulnerable.*

1. Conductor[1723]*.* Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4, maneja el mecanismo de dirección[1724] o va al mando[1725] de un vehículo[1726], o a cuyo cargo

---

una serie de autorizaciones que lo habiliten. Además de las personas debemos incluir como usuarios a los animales que circulan acompañados.

[1722] *La única cita del TRLTSV y no de forma expresa, es cuando en el artículo 13 nombra una serie de usuarios que reúnen las características de vulnerables: "especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad." Sin embargo, sería muy conveniente que se incluyese en general a los peatones, a los animales acompañados, a los ciclistas y a los conductores de ciclomotores.*

También podrían considerarse usuarios vulnerables aquellos que viajan de pasajeros con un conductor ebrio o drogado, siendo especialmente grave cuando viajes en autobús.

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

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

[1723] *La Orden Int/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico* ***considera también peatones, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes****, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la LTSV (contradice a la ley), las personas que se desplazan sobre un* ***animal de monta*** *(abandonando el término "animal de silla" utilizado en la Ley y en el RGC) y las personas que guían (en lugar del verbo conducir del RGC) un animal o animales.*

En algunas disposiciones, como ocurre con la Ley de Tránsito de la provincia de Mendoza (Argentina) se indica que el puesto de conducción estará ocupado indefectiblemente, por una sola persona.

[1724] *La jurisprudencia había exigido que, en el caso de los vehículos de motor, para que se produzca conducción es necesario que el motor del vehículo se ponga en marcha y el desplazamiento del mismo se produzca como consecuencia del impulso del motor. Vid. STS de 15 de octubre de 1986, SAP Guipúzcoa de 2 de junio de 2006, SAP Alicante de 29 de noviembre de 2005.*

Una sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (sección 10ª) de 12 de enero de 2000 estimó las apelaciones de una conductora condenada por el Juez de lo Penal y estimó que "no se conduce un vehículo a motor sino cuando se halla en movimiento gracias a la fuerza motriz generada por el motor del que va dotado" y que el artículo 379 del C.P. (en el apartado referido a la conducción bajo los efectos de sustancias) exige, como primer requisito, que se ejerza la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor, y esa conducción no puede producirse si el vehículo no se desplaza propulsado por su motor. Según la sentencia, la conductora "se dispuso a conducir" el vehículo de su propiedad que tenía estacionado y golpeó a un autobús que también se hallaba estacionado, al desactivar el freno de mano, lo que provocó el deslizamiento del vehículo hacia atrás sin que quedará demostrado que el vehículo tuviera el motor en marcha.

Sin embargo la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera en su Anexo II.1.2) que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando entra en colisión contra otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados y entendemos que también es de aplicación en este caso, el apartado A.1.a) del mismo Anexo que exige en el caso de accidente de tráfico con víctimas, que se produzca o tenga su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Orden también aclara que se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando está parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.

Por su parte el Tribunal Supremo ha ido cambiando su criterio jurisprudencial, así la Sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 6 de febrero de 2012 basándose en el artículo 1.1. de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, llega a la conclusión de "que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo; de esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual

está un animal o animales[1727]. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor[1728] la persona que está a cargo de los mandos adicionales[1729].

---

riesgo que para terceros puede derivar de su incendio por razón de empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento".
A lo que se añade, lo siguiente: "De ahí que la jurisprudencia existente en sentido contrario no constituya un precedente, merezca ser objeto de una interpretación muy restrictiva y resulte inhábil para resolver correctamente supuestos distintos de los enjuiciados, caracterizados, como común denominador, por contemplar a un vehículo que se hallaba definitivamente fuera de la circulación".
Por ello sería un hecho de la circulación el que un conductor no deje acciónado correctamente el freno de mano y el vehículo se ponga en movimiento ocasionando un accidente. El conductor se convertiría en responsable del mismo ya que, tal como señala el Art. 91 del RGC, que se ocupa del modo y ejecución de la parada y el estacionamiento: "La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor".
[1725] No sólo que "va al mando" de un vehículo, sino que también es conductor cuando "está al mando". La Instrucción 16 TV/89 de la DGT de 20.01.2016 sobre estacionamiento asistido de vehículos de motor considera al conductor que maniobra un vehículo a distancia para estacionarlo, aunque esté de pie y fuera del vehículo, "responsable del vehículo y la circulación" por lo que se deduce que debe ser considerado conductor y no peatón.
[1726] El conductor de un vehículo de tracción animal siempre conservará esa condición tanto si va subido al vehículo como si circula a pie al lado del mismo. El artículo 127 del RGC exige 18 años para conducir animales y aunque ni en la Ley ni en sus reglamentos se fija una edad mínima para conducir un vehículo de tracción animal, se entiende que esa es también la edad mínima.
*[1727] **La Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial** señala en su apartado de "Definiciones": "Por **conductor** se entiende toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado solas o en rebaño o animales de tiro, carga o silla". Con lo cual aclara que los animales a los que se refiere son cabezas de ganado, animales utilizados por su capacidad de arrastre para el trabajo o para pasear sobre ellos, excluyendo a los domésticos de pequeño o mediano tamaño como perros, gatos, etc.; exclusión que no se encuentra en el TRLTSV ni en el RGC.*
En este último caso se viene admitiendo que quien va acompañado de un perro es un peatón y no un conductor de animales, pero debía haber quedado aclarado, al menos, en el RGC.
[1728] Se ha dado el caso de que durante una prueba de circulación en vías abiertas el examinador observó que el alumno había pasado un semáforo en rojo y finalizó la prueba suspendiendo al aspirante. Al llegar a la Jefatura, el examinador, denunció al profesor por no haber intervenido y en el boletín de denuncia se contemplaba el retiro de 4 puntos al profesor y una multa de 200 €. Hemos de tener en cuenta que, aunque el profesor es el conductor, el examinador no es agente de la autoridad y su palabra puede ser rebatida por el profesor. En este caso el aspirante puede ser citado como testigo por cualquiera de las dos partes.
Si el alumno o el examinador no se colocan el cinturón de seguridad el profesor no es responsable ya que los conductores no están obligados a exigir a los pasajeros que se coloquen los cinturones.
[1729] Si un agente para a un vehículo de autoescuela en el que el profesor no porta el distintivo y si debido al horario y día, el agente no puede verificar que el alumno está matriculado, inicialmente imputaría al alumno como autor de un delito por conducir sin haber obtenido nunca permiso y al profesor como cooperador necesario o inductor en función del caso concreto, al menos hasta que fuese posible acreditar que la clase práctica se estaba ejerciendo con legitimidad (incluso el profesor podría no tener el permiso vigente o tener todos los puntos agotados) quedando, si así fuese, archivada la denuncia y reconvirtiendo el procedimiento penal al procedimiento administrativo sancionador correspondiente por no portar consigo la perceptiva documentación aunque lo procedente sería considerar que el profesor siempre es el conductor y sería denunciado por "conducir" sin poder acreditar su condición de docente. Si tuviese el permiso en pérdida de vigencia por pérdida total de puntos, el estar a cargo del doble mando, sería delito y si fuese por pérdida de vigencia judicial sería infracción administrativa muy grave.
La Sentencia 196/2014 de la Audiencia Provincial de Soria comparte el criterio de una sentencia de la AP de Castellón, de 16 de septiembre de 2004, en la que se señala que "para que pueda condenarse por una falta de imprudencia, es preciso que esté acreditado, no sólo el resultado típico (en este caso el fallecimiento), atribuible en relación de causalidad a la acción de una o varias personas (denunciados), sino que ha de concurrir el elemento de la culpabilidad. Este último elemento, en la modalidad de culpa o negligencia, implica la infracción de un deber de cuidado y atención y la previsibilidad del resultado. Añadiendo que en el

caso contemplado por el citado órgano colegiado, producto de un accidente en un vehículo de autoescuela, se venía a indicar que "quien conducía no era el profesor, sino el alumno, respecto de cuyas acciónes el profesor tiene una limitada capacidad de control, difícil de ejercer, que se reduce a detener el vehículo con los pedales accesorios, pero no controla el desplazamiento lateral del vehículo". La limitada capacidad del profesor ante una colisión y atropello y la difícil previsibilidad del resultado hacen que la culpa del profesor no rebase la naturaleza meramente civil". Con lo cual nadie respondería penalmente, ni el alumno ni el profesor.
Un caso que no aclara el TRLTSV al definir al conductor es cuando un profesor de autoescuela va enseñando a un aspirante que quiere obtener un permiso A1, A2 o A ya que en este caso el profesor no está a cargo del doble mando y por ello no podría ser considerado conductor con lo que nos encontramos con la paradoja de que una motocicleta destinada al aprendizaje circula por la vía pública, pero se desconoce quién es legalmente el conductor y quien es por lo tanto responsable de las infracciones que se cometan.
Si el alumno, por ejemplo, en un turismo se salta un stop el responsable es el profesor e incluso se le retirarían puntos por ese motivo, pero si lo hace en una motocicleta hay serias dudas de que se le pudiesen retirar puntos al docente.
***La situación se complica un poco más cuando el aspirante es sordo** ya que en ese caso el profesor se limita a entregar al alumno un mapa con el recorrido que debe efectuar durante la práctica y en caso de una infracción cometida por el alumno es más que dudoso que se pueda atribuir la misma al profesor ya que ni siquiera se puede alegar "bajo el control de profesor".*
Tampoco debiera ser responsable el alumno ya que se produciría una discriminación entre los que tratan de obtener el permiso de motocicleta y los que tratan de obtener otro permiso. Posiblemente la solución sería que el conductor, aún con carácter provisional, fuese el alumno y que sólo pudiese practicar en vías abiertas cuando hubiese superado la prueba en circuito cerrado y con la cobertura de seguro apropiada a esas circunstancias.
Lo sorprendente es que todavía no esté clarificado en la ley quién es el conductor legal de la motocicleta cuando el que la maneja es un alumno. Hay contradicción, al repecto, entre diversas sentencias judiciales.
La sentencia 2392/2015 de la Audiencia Provincial de Málaga señala que "el aprendizaje en la conducción de motocicletas por su naturaleza implica que el alumno desde un primer momento la maneja y controla individualmente, sin posibilidad de ser auxiliado por tercera persona, con el consiguiente riesgo de caída o colisión con algún objeto u obstáculo imprevisto que pueda surgir, asumiendo el propio conductor el riesgo que tal actividad conlleva, pues las obligaciones del profesor se limitan a explicar el funcionamiento del vehículo y los consejos para una adecuada conducción [...]"
*La sentencia 1954/2015 de la Audiencia Provincial de Bilbao se adhire a los razonamientos de otra sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 20.06.2001 y confirma que "Si bien es cierto que los alumnos de una autoescuela cuando se encuentran realizando prácticas con un vehículo turismo no tienen la consideración de conductores y sí la de ocupantes, habida cuenta que es obligación de la autoescuela que dichos alumnos vayan acompañados de un profesor en el vehículo, el cual al tener un doble mando que permite la arrancada y frenado del turismo, en caso de accidente la responsabilidad viene atribuida a dicho profesor al tener éste la posibilidad de controlarlo. No es este el caso que ahora nos ocupa, pues la demandante realizaba las prácticas en un ciclomotor marca "Vespa", donde no existe ese doble mando ni está previsto ni es posible que el profesor ocupe el mismo, por lo que en caso de accidente **éste no puede atribuirse al profesor, a menos que no estuviera presente en el momento de realizar las prácticas la alumna o no estuviere atento a las maniobras de la conductora**". Sin embargo, un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 excluye al alumno que recibe clases de autoescuela de la consideración de conductor en los supuestos de vehículos con doble mando, pudiendo extrapolarse dicha consideración al supuesto de motocicletas, donde no existe doble mando pero sí un control de los movimientos del alumno por el profesor, que es quien decide en todo momento hacia donde debe dirigirse el alumno y cuando parar o iniciar la marcha, siendo quien sin su presencia no puede circular legalmente la motocicleta y por tanto quien debe ser considerado el conductor de la misma.*
[1730] Persona que estando en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores y contando con la oportuna autorización de ejercicio imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos. Según el artículo 30.2) Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), la autorización de ejercicio de profesor habilita para impartir las clases teóricas necesarias para la obtención de cualquier permiso o licencia de conducción y exclusivamente las clases prácticas para la obtención del permiso de la clase o clases de que el profesor sea titular con más de un año de antigüedad. Existe la posibilidad de obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.

[1731] *Dormir o descansar en un vehículo.*

2. Conductor habitual. Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo[1732].

3. Conductor profesional[1733]*.* Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de

[1731] *El TRLTSV parece dar a entender que un conductor que, en una vía urbana o interurbana, duerme en su vehículo, o que está tumbado esperando que se le pase la borrachera, no tiene la consideración de conductor a efectos de la Ley. En Francia, por ejemplo, la justicia ha considerado que en esos casos tiene la consideración de "conductor" ya que está en condiciones de accionar los mandos del vehículo.*

[1732] *Ver Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).*

[1733] *Véanse la Exposición de Motivos de la Ley 17/2005 por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.*

Por su parte Instrucción 13/S-130 de la DGT señala:

"La condición de conductor profesional a los efectos previstos en la LTSV, se reconocerá, en el caso de los trabajadores por cuenta ajena, a todos aquellos interesados que estén provistos de la correspondiente autorización administrativa para conducir, y que acrediten su condición mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerzan la actividad de conductor profesional, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

En el caso de los trabajadores asalariados o por cuenta ajena, hasta principios de 2013, el interesado debía acreditar estar dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social como trabajador de la empresa y cotizando para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedad profesional por las claves de ocupación e) o f) de la tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, referidas a conductores de vehículo automóvil de transporte de pasajeros en general (taxis, automóviles, autobuses, etc...) y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 TM y a conductores de vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 TM, respectivamente.

Habida cuenta que desde el 1 de enero de 2013, todos aquellos trabajadores cuya actividad laboral principal la constituye la conducción de vehículos automóviles de transporte de pasajeros en general y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 TM, no pueden ver reconocida su condición de conductor profesional a través de la respuesta telemática obtenida a través de la Consulta a la TGSS encuadrada dentro del Convenio de Colaboración firmado en fecha 18 de enero de 2008, se considera necesario establecer un nuevo criterio, a la hora de acreditar a este colectivo, en virtud del cual, todo trabajador que justifique estar dado de alta en las cotizaciones a la Seguridad Social como asalariado de una empresa y prestar sus servicios en calidad de conductor, podrá ser acreditado como conductor profesional a los efectos de poder beneficiarse de la reducción de plazos para la realización de los cursos de recuperación parcial de puntos y de la pérdida de vigencia por el agotamiento total del crédito inicial de puntos. Para ello, el interesado deberá aportar original o copia cotejada del documento por el cual se acredite el alta en las cotizaciones al Régimen General de la Seguridad Social como asalariado de la empresa, contrato de trabajo y certificado de la empresa en el que se haga constar que el interesado presta servicios para la empresa en calidad de conductor o repartidor.

Para aquellos trabajadores por cuenta ajena, que son conductores de un vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 TM encuadrados en la clave de ocupación f), de la tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, la acreditación se seguirá realizando a través de la consulta telemática a la TGSS.

Si se trata de un trabajador autónomo o por cuenta propia, la certificación expedida por la empresa para la que ejerza la actividad de conductor profesional a que se hace referencia para los trabajadores por cuenta ajena, será sustituida por una declaración del propio empresario. En este caso, será necesario acreditar que está dado de alta en la Seguridad Social en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos con alguna de las claves de CNAE siguientes: 4931, 4932, 4939, 4941, 4942 y 8690 del Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, que aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas para 2009. Para el caso de la

vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Este concepto sólo será de aplicación en lo que se refiere al sistema del permiso de conducción por puntos.

[1734] *Conductor novel.*

[1735] *Conducir.*

[1736] *Licencia VTC (alquiler de vehículos con conductor).*

---

acreditación de conductores profesionales que sean trabajadores por cuenta propia se deberá seguir realizando la consulta telemática a la TGSS.
El interesado debe acreditar su condición de conductor profesional en el momento en que pretende acogerse a los beneficios que la Ley prevé para éstos, y no se ***le*** *puede exigir que acredite una determinada antigüedad en la cotización como conductor profesional, ya* ***que*** *no está legalmente previsto. Así pues, cuando se trate de la obtención de un nuevo permiso, tras la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por agotamiento del crédito inicial de puntos, la condición de profesional debe acreditarse en el momento de solicitar la realización de la prueba de control de conocimientos establecida, una vez que la pérdida de vigencia ya sea ejecutiva".*

[1734] *Es llamativo que no figure el término "conductor novel" en el Reglamento General de Conductores. Encontramos su definición en la señal V-13 del RGV y del RGC que se refieren a lo que es un conductor novel: "Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad."*
Sin embargo, también se puede considerar como ***"novel" a efectos de alcohol*** *en su organismo a un conductor con menos de dos años de antigüedad en el permiso ya que su tasa permitida de alcohoholemia es inferior a la de un conductor con más antigüedad.*
También se ha dispuesto que a efectos de puntos un conductor con menos de 3 años en su permiso (salvo que tuviera otro de otra categoría) sólo tenga inicialmente 8 puntos y tenga que esperar 2 años para disponer de 12 (art. 63.2a) y 65.2 TRLTSV).
En otros países como los Países Bajos, aún son más exigentes y los noveles tienen que esperar 5 años para poder conducir con las tasas de alcoholemia permitidas a los conductores en general.
En Italia se ha optado desde 2012 por limitar a 55 kW la potencia máxima del vehículo que puede conducir un novel durante el primer año. En los dos años siguientes y referida a los vehículos M1 la potencia máxima es de 70 kW. La sanción por no respetar estos límites es de 160 € y la suspensión del permiso hasta 8 meses. Además, en el caso de los noveles, se les detrae el doble de puntos que a los otros conductores. También en Italia los conductores noveles de las categorías A2, A, B1 y B no pueden superar la velocidad de 100 km/h en las autopistas y de 90 km en las carreteras convencionales.

[1735] *La Sentencia 436/2027 de la sala 2ª de lo Penal del Tribunal Supremo, de 15 de junio de 2017 hace algunas consideraciones interesantes sobre el significado de conducir. Después de citar algunos artículos del TRLTSV, del RGC y del RGCond, llega a la conclusión de que "conducir un vehículo a motor o un ciclomotor es la conducta que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza". En otro apartado señala que sin movimiento no hay conducción pero basta que haya movimiento, por pequeño que sea, para que el acto se considere conducción.*

[1736] *Autorización para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Sólo puede ser otorgada a conductores profesionales (autónomos o empresas).*
El 29.12.2017 El Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, Reglamento de 1990, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.
Se trata de un conjunto de medidas para mejorar la regulación en el sector del alquiler de vehículos con conductor y asegurar, así, su convivencia ordenada con el del taxi. El Real Decreto también incluirá la

[1737] *Chófer (en América, chofer)*

[1738] *Distribuidor de mercancías.*

[1739] *Conductor en servicios de urgencia.*

[1740] *Alumno de autoescuela.*

[1741] *Aprendiz de conductor.*

---

creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse los servicios de VTC con carácter previo a su realización.
A través de este Real Decreto se impedirán las prácticas especulativas de aquellos que hubieran solicitado licencias de VTC con objeto únicamente de lucrarse con su inmediata reventa, sin intención de operarlas. Para ello, se introduce una disposición que impide la transmisión de autorizaciones durante un límite temporal de dos años desde su otorgamiento original.
Véase la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que actualiza aspectos como los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones.
El Congreso aprobó el 29.11.2016 un paquete de medidas relacionadas con el sector del taxi, entre las que se encuentra la solicitud por unanimidad de la utilización de matrículas azules en taxis y vehículos con conductor (VTC) —esta última licencia, la utilizada por vehículos de Uber o Cabify— con el objetivo de diferenciarlos de otros que realizan también actividades de transporte de viajeros.
El Consejo de Ministros aprobó el 21 de abril de 2018 la modificación de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamientos de vehículos con conductor reafirmando la regla de 1/30 (una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi) para mantener el equilibrio entre aquel tipo de vehículos y los taxis.
[1737] *Este término se sigue usando en el habla y en los medios de comunicación. Viene del francés "chauffeur", un término que también se usó en España, que en su origen equivalía a la palabra española "fogonero". El DLE lo define como "persona que, por oficio, conduce un automóvil".*
[1738] *Debería definirse, ya que este término figura en el artículo 119.2b) del RGC.*
[1739] *Idem, ya que figura en el artículo 119.2c) del RGC.*
[1740] *El TRLTSV debiera definir lo que es un alumno de autoescuela ya que sabemos que no lo debemos considerar conductor cuando hace prácticas o se examina de un permiso o licencia pero no está tan claro que no sea el conductor cuando hace prácticas en motocicleta o se examina de la misma ya que en ese caso el profesor no está a cargo de los mandos adicionales y no se puede decir que siempre puede controlar al alumno mediante el intercomunicador teniendo en cuenta además que hay alumnos sordos que se examinan también de motocicleta y el único "control" que se ejerce sobre ellos es que deben seguir el plano que se les entrega al iniciar la práctica o durante el examen.*
El Anexo VI.6) del RGCond indica:
***"Esta formación (práctica) se realizará <u>conduciendo</u> sin acompañante una motocicleta** de las características establecidas en el anexo VII, bajo la dirección y **<u>control inmediatos de un profesor</u>** de formación vial en posesión de la correspondiente autorización de ejercicio y del permiso de conducción en vigor de la clase A con más de 1 año de antigüedad."*
Vemos como por un lado habla de "conduciendo" pero por otro afirma que el "control" lo efectúa el profesor.
Un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 trató de clarificar este asunto en un caso en que un alumno que realizaba su segunda práctica de destreza sufrió un accidente y resultó fallecido. El Tribunal, con un voto particular en contra, llegó a la conclusión de que el alumno no es el conductor ya que en virtud de lo dispuesto en el TRLTSDV el conductor de un vehículo de autoescuela es siempre el profesor que imparte la enseñanza para la conducción, pudiendo interpretarse de forma análoga para el supuesto de motocicletas, dado que en virtud del Reglamento de las Escuelas Particulares así como del Reglamento General de Conductores, el profesor debe controlar igualmente el manejo de la motocicleta dando las oportunas instrucciones sobre qué debe hacer el alumno en cada momento a través del sistema de intercomunicación preceptivo, por lo que sin su presencia el alumno no está autorizado a conducir la misma, cometiendo incluso un posible delito del artículo 384, párrafo segundo, del Código Penal si lo hiciera, al no estar autorizado administrativamente para llevar la motocicleta si no es en presencia del profesor y bajo la supervisión del mismo.

4. Peatón[1742]. Persona que, sin ser conductor[1743], transita a pie[1744] por las vías o terrenos[1745] a que se refiere el artículo 2[1746].

También tienen la consideración de ***peatones[1747] quienes empujan o arrastran un coche de niño[1748] o de una persona con discapacidad[1749] o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones[1750], los que conducen a pie[1751] un ciclo[1752] o***

[1741] Persona que está aprendiendo a conducir. El término aparece en el art. 119.2 RGC. No es sinónimo de alumno de autoescuela ya que una persona puede aprender a conducir sin ir a una autoescuela de acuerdo con la Orden de 29 de julio de 1981 por la que se regula la licencia de aprendizaje de la conducción. También podría darse el caso de que una persona que tenga permiso en vigor quiera ir a una autoescuela a hacer prácticas para mejorar su técnica de conducción o actualizar sus conocimientos y tampoco entraría en la definición de aprendiz.

[1742] En el Código de la Circulación de 1934 aparecía la palabra "viandante" como sinónimo de "peatón" y en su articulado también se encuentra la palabra "transeúnte" con el mismo significado.

[1743] Como muchos peatones son conductores, no tiene sentido que diga "sin ser conductor" ya que esa frase confunde más que aclara. En el Código de 1934 figuraba "y no sea conductor de vehículo o de animales, o usuario de vehículo…". Quizás lo más adecuado sería; "Persona que, sin conducir animales, transita a pie…"

Como se señaló al comentar la definición de conductor, la Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera también peatones, las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo y los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando e igualmente considera peatones a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, contradiciendo al TRLTSV, a las personas que se desplazan sobre un animal de monta (abandonando el término "animal de silla" utilizado en la Ley y en el RGC) y a las personas que guían (en lugar del verbo conducir del RGC) un animal o animales.

[1744] Debiera haber añadido: "incluidos los que van corriendo" ya que "transitar a pie" se asemeja a velocidad de paso humano.

También tendrían la consideración de peatones los que tratan de limpiar las lunas delanteras o venderles pañuelos de papel a los vehículos detenidos en un semáforo o los malabaristas que se sitúan delante de ellos.

[1745] La Instrucción 16/V-124, de 03 de noviembre de 2016, de la DGT sobre los vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos, segway, sillas con motor eléctrico para personas con movilidad reducida (scooters), entre otros) afirma que es imposible asimilarlos a la figura de peatón aunque la autoridad municipal, no obstante, podrá autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.

[1746] "Las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios".

[1747] El Anuario Estadístico de la DGT, (2011) considera también peatones a "las personas que se encuentran reparando el motor, cambiando neumáticos o realizando otra operación similar".

[1748] Debía aclarar que un niño en un vehículo de juguete con motor también es considerado un peatón.

[1749] No aclara en ninguna parte lo que es "(un coche) de una persona con discapacidad".

[1750] Aquí se pueden incluir los "carros de mano" que, aunque no se encuentran definidos ni en la Ley ni en sus Reglamentos están contemplados en la señal R-115 en el RGC. También debiera aclararse en metros o centímetros las "pequeñas dimensiones".

Aunque ahora ese término no es hoy en dia "políticamente correcto", un barrendero, es decir, un empleado de la limpieza que va barriendo las aceras, según esta definición, es un peatón que muchas veces va transportando el carrito donde va despositando residuos.

[1751] Debiera evitarse el verbo conducir para definir a peatón. Un grupo de personas que empujan un turismo que se quedó sin batería o atascado en el barro para ser considerados peatones tendrían que acogerse al término "operación similar" del Anuario Estadístico de la DGT.

Además, nos encontramos que las infracciones al artículo 48.2f) del RGC tienen la consideración de graves lo que supone que si un conductor conduce un ciclo a pie a más velocidad del paso humano sería

ciclomotor de dos ruedas[1753]**,** y las personas con discapacidad ***que circulan al paso***[1754] ***en una silla de ruedas, con***[1755] ***o sin motor***[1756]**.**

[1757] *Vehículo controlado por un peatón.*

[1758] *Silla de ruedas.*

---

sancionado con 200 €, es decir, se le sanciona igual que a un conductor que no respeta una señal de stop, lo que no tiene mucho sentido.

[1752] *Esto implica que pueda ser también un triciclo o cuadriciclo.*

[1753] *La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en su* ***Anexo II punto A, apartado 3c) considera también peatón a quien conduce a pie una motocicleta.***

Luego sigue comentando que ***sólo a efectos estadísticos se considera también peatón a quién se desplaza sobre un animal de monta o a las personas que guían un animal o animales*** *y* ***es en este segundo párrafo donde debía indicar*** *que también* ***y sólo a efectos estadísticos considera peatón a quien conduce a pie una motocicleta.*** *Una incongruencia ya que si se atropella a una persona que conduce a pie una motocicleta se está, de acuerdo con el TRLTSV, atropellando a un conductor.*

También indica que se consideran peatones quienes empujan o arrastran "un coche de una persona con movilidad reducida" en lugar de sustituir ese término por "silla de ruedas", lo que da lugar a equívocos ya que un vehículo para personas de movilidad reducida es el que se conduce con una licencia LCM.

[1754] *Eso significa que no podrían circular a una velocidad superior al paso humano y al ser considerados peatones sus usuarios, eso implica que pueden cruzar los pasos de peatones sentados mientras que los ciclistas no pueden hacerlo.*

[1755] *Existen vehículos para personas de movilidad reducida que son considerados sillas de ruedas con motor y de acuerdo con esta definición, están exentos de contratar el seguro obligatorio, de matriculación y de tarjeta de inspección técnica y podrían circular por la acera a paso de hombre.*

Como podemos ver además de los ciclomotores y tranvías, que en ambos casos tienen motor, pero no son considerados expresamente vehículos de motor, la Ley contempla otros vehículos de motor a los que tampoco considera de motor: las bicicletas de pedaleo asistido y las sillas de ruedas con motor. Aparte existen algunos VMP con motor que no están regulados en el TRLTSV y para los que hay que consultar la Instrucción 16/V-124 DGT.

El 05.08.2013 el periódico digital "Información" de Alicante señala que en Benidorm existen 500 sillas de ruedas con motor en alquiler y que se ha puesto de moda utilizarlas por personas que no tienen discapacidades. Se han producido daños materiales en algunos hoteles y se conducen, muchas veces, antirreglamentariamente por la vía pública a 10 o 12 km por hora. Sólo algunas empresas alquiladoras cuentan con seguro de responsabilidad civil.

En el Anexo I del TRLTSV dice que se considera peatón a una persona con discapacidad que va en una silla de ruedas con motor a paso de hombre, pero no considera conductor a una persona sin discapacidad que maneja una silla de ruedas con motor, por lo que ese tipo de conductores ha quedado sin regulación en la Ley.

El RD 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.2, indica que: "Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento ***las sillas de ruedas (no aclara que sean con motor o sin motor)****".*

[1756] *El Reglamento General de Vehículos detalla con precisión en que consiste una bicicleta de pedaleo asistido y sin embargo no comenta nada de las sillas de ruedas con motor y otros muchos artilugios que están ahora circulando por nuestras vías, aunque en teoría sólo lo pueden hacer por las aceras, salvo que no existan.*

Precisamente la falta de aceras hizo que el el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 5 de Málaga declarase nula la multa impuesta por el Ayuntamiento de la localidad malagueña de Benahavís a una mujer por ir en silla de ruedas en sentido contrario por una calle, recordando que como cualquier otro peatón podía ir por la calzada (iustel.com, Diario del Derecho 30.11.2016).

[1757] *Sería interesante que se definiera esta circunstancia.*

[1758] *En otros países han detallado con precision en que consiste una silla de ruedas. Así en Noruega, la Ley de Trafico señala que es un dispositivo con tres o más ruedas o cadenas de oruga, concebido especialmente para transportar una persona con problemas de movilidad, con una longitud máxima de 180 cm, una anchura máxima de 80 cm y cuya masa sin carga no puede exceder de 250 kg (incluidas las posibles baterías). Si*

[1759] *Motorista que empuja una motocicleta por la calzada.*

[1760] *Peatón acompañado de un animal de compañía.*

[1761] *Esquiador.*

[1762] *Patines.*

[1763] *Patinete.*

[1764] *Andarín.*

---

cuenta con un motor debe venir limitado de fábrica para una velocidad que no exceda de 10 km/hl. Estos dispositivos no tienen la consideración de vehículos de motor (http://www.vegvesen.no)
En la ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, una silla de ruedas es una silla montada sobre dos o más ruedas que está construida para transportar una persona que es incapaz de andar o que tiene dificultades para caminar (https://www.legislation.sa.gov.au/LZ/C/A/Road%20Traffic%20Act%201961.asp.)

[1759] *Según el punto 4 del Anexo I del TRLTSV, es peatón el que empuja un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, pero un motorista que empuje su moto por la calzada* ***sigue siendo conductor*** *y por lo tanto está obligado a seguir con el casco puesto y abrochado ya que el art. 118 del RGC establece que: "Los conductores y pasajeros de motocicletas […] deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados […] cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas".*
En cuanto al pasajero al bajarse de la motocicleta pareciera que en principio podría ayudar a empujarla y no estaría obligado a llevar el casco puesto, pero podría ser denunciado por circular por la calzada en vez de hacerlo por la acera en el caso de una vía urbana o por el arcén en caso de una vía interurbana. Si no existiera ni acera ni arcén tendría que circular por la izquierda de la calzada tal como figura en el art. 122.1) del RGC y por ello, en ese caso, no podría ayudar a empujar la moto.
El motociclista al seguir siendo conductor también podría ser sometido a las pruebas de detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. El pasajero también podría ser sometido a este tipo de control, pero sólo si la motocicleta está implicada en un accidente de circulación (art. 21.a) RGC).
La motocicleta, al estar matriculada en España, tendría que estar cubierta por un seguro de responsabilidad civil. Si no está dada de baja temporal tiene que tener la ITV al día y pagado el impuesto municipal de circulación.
De todas formas habría que diferenciar entre el que empuja una moto porque se quedó sin combustible o se averió y trata de apartarla de la circulación de aquel que la empuja durante un rato por la calzada.

[1760] *Es sorprendente que existiendo más de 4.5 millones de perros en España, el TRLTSV y el Reglamento General de Circulación apenas les presten atención a estos animales, salvo cuando van dentro de un vehículo, y no regulen su circulación. En ningún sitio se dice que una persona que va andando con un perro tiene la consideración de peatón. Aquí es importante matizar qué en el caso de tratarse de un perro de raza peligrosa, si estuviese suelto sería de aplicación el art. 37.16 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que considera infracción leve esta conducta y la sanciona con multa de 100 a 600 €, salvo que cause daños porque entonces sería de aplicación el Código Penal.*
Si un perro suelto o que se suelta de su amo provoca un accidente hay que acudir al artículo 1905 del Código Civil, donde se señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido".

[1761] *Tal como está redactada el TRLTSV un esquiador sería un peatón ya que transita a pie, es decir, no lo hace en un vehículo y ya vimos que la definición de "peatón", aunque no incluye claramente que tenga que ir a velocidad de paso humano, tampoco parece prohibir que lo haga corriendo o a más velocidad de ese paso, como por ejemplo haciendo jogging, salvo que vaya, por ejemplo, en patines por una acera. Tengamos además en cuenta que los esquiadores normalmente circulan por "pistas" donde lo hace también una "colectividad indeterminada de usuarios". Actualmente su circulación no está regulada y sólo existen unas recomendaciones de la Federación Internacional de Ski. Sí parece sorprendente que puedan estar incluidas las pistas de esquí en la Ley de Seguridad Vial, debemos pensar que las vías pecuarias están pensadas para el tránsito de ganado y sin embargo están contempladas en la normativa de tráfico.*

[1762] *Utensilio que se coloca en los pies para deslizarse sobre una superficie lisa (Diccionario María Moliner).*

[1763] *El DLE lo define como "Juguete que consiste en una plancha sobre ruedas y provista de un manillar para conducirlo, sobre el que se deslizan los niños poniendo un pie sobre él e impulsándose con el otro contra el suelo". Esta definición ha quedado desfasada ya que existen muchos con dos planchas.*

[1765] *Minusválido.*

[1766] *Impedido.*

[1767] *Discapacitado.*

[1768] *Persona con diversidad funcional o con funcionalidad diversa.*

[1769] *Invidente.*

[1770] *Campo de visión o campo visual.*

[1771] *Animal de carga.*

[1772]*Animal de monta o montura.*

[1773]*Animal de silla.*

[1774]*Animal de tiro.*

***5. Titular de vehículo*.** Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente[1775].

6. Vehículo: Aparato[1776] apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 (del TRLTSV).

[1764] *La Resolución de 21 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo estatal de empresas de mensajería (hoy derogada), indica que su función se reduce a realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio. Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien -cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan- realizará el servicio andando.*
En el convenio colectivo de la ASM Supply Chain Solutions, SL de Baleares inscripto por resolución del consejero de Economía y Competitividad en junio de 2014, se dice que es el trabajador que, sin vehículo o con bicicleta, realiza labores de distribución de sobres y pequeña paquetería.

[1765] *Este término figura todavía en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGC. Ha desaparecido en la versión consolidada del TRLTSV. En el DEL equivale a "discapacitado".*

[1766] *Término que se sigue utilizando como equivalente a discapacitado físico en los artículos 121 y 122 del RGC.*

[1767] *Término que figura en el artículo 116 y como "razones discapacitadas" en el 119 del RGC. Desde hace años ha ido sustituyendo a la palabra "minusválido".*

[1768] *Término que actualmente está sustituyendo a la palabra "discapacitado".*

[1769] *Esta palabra aparece en los artículos 11, 17 y 46 del RGC como sinónimo de ciego.*

[1770] *En fisiología es el espacio que abarca la vista estando el ojo inmóvil. El DLE señala que es el "espacio que abarca la vista manteniendo la mirada fija"*

[1771] *Falta la definición. El término figura en el artículo 50.1 del TRLTSV.*

[1772] *El término "animal de montura" se encuentra en las señales R-117 y R-409 del RGC. Debiera indicar que animales se consideran de montura.*

[1773] *Este término se encuentra en el artículo 50.1 del TRLTSV.*

[1774] *Este término aparece en el artículo 15 del RGC. Se debía aclarar cuáles son los animales incluidos en esta denominación ya que por ejemplo un perro husky siberiano además de animal de compañía es un animal de tiro.*

[1775] *Se refiere al Registro de Vehículos.*

[1776] *Esta definición se inspira en el Reglamento de 1928: "artefacto o **aparato** que circule por las vías públicas" y en el Reglamento de 1934: "todo **aparato** o artefacto capaz de circular...". Aunque suena a antiguo y poco técnico se ha mantenido en la actual Ley y parece estar pensado para incluir no sólo vehículos de motor, sino también a los remolques, a los tranvías, a los ciclomotores, a los ciclos, a los VMP, a los carros de mano y a los vehículos de tracción animal. Lo que no incluye es a un caballo de silla, monta o montura ya que al no ser un "aparato" no puede ser considerado un vehículo. Sin embargo, el DEL si considera a un animal de montura un vehículo al definirlo como: "Medio de transporte de personas o cosas".*

[1777] *Vehículo con rampa.*

[1778] *Vehículo con paradas útiles.*

[1779] *Vehículo de juguete.*

[1780] *Juguete sobre ruedas.*

[1781] *Vehículo largo.*

[1782] *Vehículo pesado.*

[1783] *Vehículo comercial.*

El Código de Circulación italiano también prefiere utilizar la expresión "medio de transporte" para de esta forma incluir a los animales de montura.

[1777] Son vehículos que tienen una rampa posterior y cuando pertenecen a algún orgarnismo público suelen llevar un letrero solicitando que se estacione en línea a más de tres metros para facilitar las labores que desempeñan.

[1778]Normalmente son vehículos de mantenimiento o de señalización circunstancial de las vías y suelen llevar un letrero con esta indicación en la parte posterior para indicar que pueden realizar paradas frecuentas por motivos de trabajo.

[1779] En otros países se han molestado en definir estos vehículos. Así en Noruega la Ley de Tráfico señala que un Vehículo de juguete es un dispositivo motorizado concebido para se utilizado por niños y que no está sujeto a la Ley de Tráfico si por construcción no excede de 6 km/h y su masa máxima sin carga no excede de 50 kg.

[1780] En la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur un "juguete sobre ruedas" es un vehíuclo infantil de pedales, un triciclo o un juguete similar, pero sólo cuando es utilizado por un niño de menos de 12 años de edad.

[1781] Para la aplicación de la señal en los vehículos V-6 del RGV y del RGC se considera que un vehículo es largo cuando tiene más de 12 metros, pero para la señal V-23, tal como figura en el RGV, le basta con que tenga más de 6 metros para considerarlo largo.

[1782] Se echa de menos la falta de definición de vehículo pesado, tanto en esta Ley como en el RGV, ya que ese nombre figura en el artículo 86.3 del RGC y en la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo). En este último caso la Instrucción de la DGT 11/V-90 de 11.04.2011 considera vehículos pesados a los vehículos de motor de más de 6 m, con al menos 4 ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas.

La Orden FOM/273/2016, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras considera vehículo pesado al "Automóvil cuya masa máxima autorizada exceda de tres mil quinientos kilos (> 3 500 kg) destinado al transporte de mercancías o que tiene más de nueve (> 9) plazas incluida la del conductor destinado al transporte de personas, excluyendo los denominados vehículos especiales".

En el Canje de Cartas constitutivo de Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y de la República Francesa, complementario del Acuerdo de 25 de abril de 1991 entre ambos países por el que se fijan las condiciones de circulación en el túnel de carretera de Somport, hecho en Málaga el 26 de noviembre de 2002, se indica que ***vehículo pesado*** *es aquel que tiene más de 3,5 toneladas.*

La Orden de Fomento 3640/2003 por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras, define, a efectos de aquella norma, el vehículo pesado:

Vehículo pesado: *Los camiones de carga útil superior a 3 t, de más de 4 ruedas y sin remolque; los camiones con uno o varios remolques; los vehículos articulados y los vehículos especiales; y los vehículos dedicados al transporte de personas con más de 9 plazas.*

El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres ***sólo considera pesados*** *a los vehículos automóviles con cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas (art.47).*

Por su parte, las Directivas 2007/46/CE, 2002/24/CE, 2003/37/CE y el Real Decreto 750/2010 que se ocupan de la clasificación de las categorías y tipos de vehículos, definen la Categoría N_2 como vehículos de la categoría N, concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, cuya masa máxima es superior a 3,5 toneladas, pero no supera las 12 toneladas y la N3 cuando supera esa última cifra.

Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

[1784] *Vehículo eléctrico.*

[1785] *Vehículo híbrido.*

[1786] *Vehículo compartido o Car pooling.*

[1787] *Vehículo histórico.*

[1788] *Vehículo de colección.*

[1789] *Vehículo prioritario.*

[1790] *Vehículo de servicio de mensajería o de transporte urgente.*

[1791] *Ambulancia.*

[1783] *En el Decreto de 22 de julio de 1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) se define el "vehículo comercial" como "el destinado a transporte de viajeros, mercancías u otra carga por cuenta y riesgo del titular del vehículo o de otra persona, mediante retribución o sin ella".*
La Ordenanza municipal de Benidorm lo define como: "Aquel que esté construido o habilitado especialmente para el transporte de mercancías. Se excluyen de esta consideración los vehículos concebidos y construidos especialmente para el transporte de personas, aun cuando sean susceptibles de transportar artículos u otros efectos de uso privado".
[1784] *Vehículo impulsado por un motor que funciona con electricidad.*
[1785] *Vehículo que combina un motor de combustión interna y uno o varios motores eléctricos.*
[1786] *Vehículo que utilizan, a la vez, diversas personas para desplazarse hacia los núcleos urbanos compartiendo los gastos de desplazamiento. Se consigue de esa forma eliminar vehículos de la corriente circulatoria. Es un servicio demandado por los usuarios de los carriles VAO. En inglés se denomina "Car pool" o "Car pooling". La DGT espera identificar dentro del registro de vehículos a los vehículos compartidos que llevarían además un distintivo y a los que se otorgarían una serie de ventajas. En algunos países tienen descuento en los estacionamientos públicos.*
[1787] *El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, considera vehículos históricos: 1) Los que tengan una antigüedad mínima de veinticinco años, contados a partir de la fecha de su fabricación. 2) Los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, si así se desprende de los informes acreditativos y asesoramientos pertinentes.*
Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
La Directiva 2014/45/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques exige 30 años de antigüedad para que sea considerado de "interés histórico".
[1788] *El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, considera vehículos de colección, los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, merezcan acogerse al régimen de los vehículos históricos.*
Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.
[1789] *Se utiliza en la disposición adicional primera de esta Ley y por ello debiera definirse. En España tienen la consideración de vehículos prioritarios, siempre que actúen en situaciones de emergencia, los vehículos policiales, de protección civil, los vehículos de bomberos y las ambulancias.*
Es interesante tener en cuenta que no sólo se puede requerir el permiso B para conducir un vehículo prioritario de hasta 3.500 kg de MMA, sino que se puede exigir otra titulación. Así para conducir una ambulancia no asistencial se exige un "Certificado de profesionalidad de transporte sanitario" y para conducir una ambulancia asistencial se debe estar en posesión del título de "Técnico en emergencias sanitarias".
[1790] *Servicio de entrega de documentación y paquetería que no suele exceder las 24 horas entre la recogida al remitente y la entrega al destinatario y que está adquiriendo creciente importancia por las ventas en línea.*

[1792] *Coche de caballos.*

[1793] *Coche de punto (o al punto), coche de plaza o coche simón.*

[1794] *Coche escoba.*

[1795] *Coche de línea.*

[1796] *Coche patrulla.*

[1797] *Calesa.*

[1798] *Carro.*

[1799] *Carretón.*

***7. Ciclo*.** Vehículo[1800] de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales[1801].

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido[1802].

[1791] *Véase el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.*
Su artículo 2 clasifica el tipo de ambulancias: ***1. Ambulancias no asistenciales,*** *que no están acondicionadas para la asistencia sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:*
1.1 Ambulancias de clase A1, o convencionales, destinadas al transporte de pacientes en camilla.
1.2 Ambulancias de clase A2, o de transporte colectivo, acondicionadas para el transporte conjunto de enfermos cuyo traslado no revista carácter de urgencia, ni estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas.
2. Ambulancias asistenciales, *acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:*
2.1 Ambulancias de clase B, destinadas a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial.
2.2 Ambulancias de clase C, destinadas a proporcionar soporte vital avanzado.

[1792] *Carruaje tirado por caballos, en el que se pueden transportar pasajeros, utilizado principalmente con fines turísticos.*

[1793] *Estos términos siguen figurando en el DLE. Se denominaban así porque sus servicios eran contratados en el lugar donde se encontraban situados los vehículos, que era el punto de referencia para establecer el precio de los desplazamientos contratados. Su matrícula estaba regulada en el art. 180 del Código de la Circulación de 1934. Decayeron rápidamente con la aparición del automóvil pasando, en Madrid, de 2500 en 1900 a 76 en 1932. Tras la guerra civil tuvieron cierto auge al escasear tanto los automóviles como la gasolina.*

[1794] *Vehículo que se dedica a recoger a deportistas que abandonan una competición, a peregrinos cansados o que dejan en el vehículo sus mochilas, a alumnos de autoescuela que se van a examinar o que ya se han examinado, etc.*

[1795] *El DLE lo define como: "Autobús que hace el servicio regular de viajeros entre poblaciones".*

[1796] *El DLE lo define como: "Coche que utiliza la policía en sus labores de vigilancia y prevención de los delitos".*

[1797] *El DLE la define como "Carruaje de cuatro y, más comúnmente, de dos ruedas, con la caja abierta por delante, dos o cuatro asientos y capota de vaqueta".*
Es una variante del coche de caballos que se utiliza en muchas ciudades para recreo de sus habitantes o para visitas turísticas. Son muy populares en Andalucía.

[1798] *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), lo definía como: "el vehículo destinado al transporte de cosas o mercancías, arrastrado por personas o animales".*

[1799] *Para el Código de la Circulación de 1934, era sinónimo de carro y a ambos los definía como: "Todos los vehículos provistos de ruedas y destinados al transporte de cosas, arrastrados por animales o personas."*

[1800] *Aunque defina a ciclo como vehículo (e indirectamente a bicicleta, al considerarla un ciclo), en el articulado diferencia a los vehículos en general, de los ciclos y bicicletas (véase art. 12.1 de esta Ley).*

[1801] *El RGV añade "o manivelas". El texto articulado también añadía "manivelas".*

8. [1803]***Bicicleta***[1804]**.** Ciclo de dos ruedas[1805].

[1806] *Bicicleta eléctrica.*

[1807] *Bicicleta de juguete.*

[1808] *Velocípedo.*

[1809]*Triciclo.*

[1802] *Sus características se encuentran en las definiciones que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos: bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kw, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos:*
– El conductor deja de pedalear.
– La velocidad supera los 25 km/h.
Sería interesante que indicase que cuando la bicicleta no se detenga al dejar de pedalear o la velocidad supere los 25 km/h, pasaría a tener la consideración de ciclomotor y el conductor sería denunciado por conducir un ciclomotor sin el permiso AM correspondiente (en caso de que careciera de él).
Por su parte el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas lo define como: Ciclo, equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar.
Sería muy interesante que el TRLTSV indicase
[1803] *En Francia, desde 2012, a fin de favorecer el uso de la bicicleta se permite que los ayuntamientos puedan autorizar el paso de los ciclistas aunque el semáforo esté en rojo.Consiste en una señal luminosa y un cartel específico.*
[1804] *Además del seguro de hogar, algunos seguros del coche suelen incluir también la Responsabilidad Civil por uso de bicicletas.*
[1805] *No se entiende porque los artículos 12.4 RGC que se ocupa entre otras cuestiones de la normativa de ciclos y el 88.1 de ese mismo reglamento, sobre vehículos inmovilizados, tratan al ciclo y a la bicicleta como si fueran dos clases de vehículos diferentes.*
[1806] *En estas bicicletas simplemente hay que girar el acelerador del manillar para activar la asistencia del motor. Es posible circular sin pedalear. Entrarían en la categoría de ciclomotores, porque usan un acelerador que activa el motor eléctrico al margen de si se está pedaleando o no.*
[1807] *Es interesante conocer cuando una bicicleta deja de ser de juguete y por lo tanto es de aplicación el TRLTSV. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209 de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese real decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.*
[1808] *El Código de la Circulación de 1934 lo definió como: "Vehículo de dos o más ruedas que, acciónado por la persona que lo ocupa, tenga montada o no caja o plataforma para el transporte de cosas." Leyendo la versión inicial del Código vemos que bicicleta, que no está definida, y velocípedo son sinónimos.*
[1809] *Ni el TRLTSV ni el RGV definen expresamente en sus anexos lo que es un triciclo y tampoco figura este término en sus textos. Al ver la definición de ciclo ya quedó claro que puede tener más de 2 ruedas.*
Sería importante que se diferenciasen los triciclos sin motor de los de motor.
En el Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, los triciclos son denominados "vehículos de motor de tres ruedas" y están clasificados dentro de la categoría L5e, en concreto los destinados al transporte de pasajeros con la subcategoría L5e-A.
Para ser considerado como triciclo de motor, la distancia entre las ruedas que van próximas, el ancho de vía, ha de superar los 460 mm. Si tiene esa media o inferior se califican como "ruedas gemelas" y se consideran como una sola rueda.
El TRLTSV indica que un vehículo de 3 ruedas puede ser un ciclomotor, una motocicleta destinada al transporte de cosas y un vehículo asimilado a motocicletas. Para diferenciar con claridad un triciclo de una motocicleta de tres ruedas, hay que comprobar la clasificación que figura en la tarjeta ITV.
El RGV se refiere, por su parte, a vehículos de 3 ruedas simétricas, a vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal del vehículo, idem de tres ruedas asimétricas (motocicletas con sidecar) y

[1810]*Triciclo comercial.*

9. Ciclomotor[1811]***:*** Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) ***Vehículo de dos ruedas***, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

[1812] *Speed bikes.*

b) ***Vehículo de tres ruedas,*** con una velocidad máxima por construcción no superior[1813] a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

c) ***Vehículos de cuatro ruedas***[1814]***,*** cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de

---

a veces simplemente a vehículos de 3 ruedas. También cita ciclomotores de 3 ruedas. Señala igualmente que los cuadriciclos tienen la consideración de vehículos de 3 ruedas y que un vehículo de 3 ruedas es un automóvil de 3 ruedas, lo cual no ayuda a clarificar estos conceptos.
El RGCond no define lo que es un triciclo y habla de vehículos de la categoría B, de tipo triciclo o cuadriciclo de motor (B1).
Permite que con el permiso B se puedan conducir triciclos y cuadriciclos sin límite de potencia, sin embargo, sólo exige conocer la técnica de conducción de motocicletas, triciclos y cuadriciclos a los aspirantes a los permisos A1 o A2.

[1810] *Una vez más la realidad se adelanta a la legislación. La respuesta desde la DGT fue la Instruccón 16/V-124 de 03 de noviembre de 2016 sobre Vehículos de movilidad personal (VMT).*
El triciclo comercial de pedaleo asistido usado para el transporte de paquetería o correspondencia y también como bicitaxi se está expandiendo en toda Europa y en España se ve especialmente en las localidades costeras del Mediterráneo. Está regulado, por ejemplo, en la Ley 14/2010, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos y en algunas ordenanzas municipales.
Si realizan actividades comerciales, además de estar homologados por el Ministerio de Industria, tienen que contar con licencia municipal de actividad, con seguro de responsabilidad civil y el conductor inscrito en el INSS. Se tendría que regular la edad del conductor y la identificación del vehículo. La instrucción de la DGT deja a los ayuntamientos la regulación en materia de seguros de los bicitaxis y de las bicimercancías.
El Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, considera triciclos comerciales aquellos vehículos clasificados como vehículos comerciales y caracterizados por un habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por ambos lados como máximo, y equipados con un máximo de dos plazas, incluido el conductor y destinados exclusivamente al transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal y que debe cumplir una serie de criterios.

[1811] *En algunos países iberoamericanos se denomina "bicimoto".*

[1812] *Se venden a veces como si fueran bicicletas pero al tener más potencia que las bicicletas de pedaleo asitido están obligadas a matricularse como ciclomotores.*

[1813] *Es algo rebuscado poner el término "no superior a" en lugar de decir simplemente "de". Va contra el principio de economía de la lengua que dice que los idiomas tratan de abreviar, acortar o simplificar la forma de transmitir una misma información.*

[1814] *Son conocidos también con el nombre de microcars o microcoches y en el RGV como cuatriciclos ligeros*

combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

10. Tranvía. Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía[1815].

[1816] *Vehículo que circula por raíles.*

11. Vehículo para personas de movilidad reducida[1817]. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física[1818]. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.

[1819] *VMP (vehículos de movilidad personal).*

[1820] *Vehículo o coche piloto de acompañamiento de transportes especiales.*

12. Vehículo de motor. [1821] Vehículo provisto de motor para su propulsión[1822]. ***Se excluyen de esta definición los ciclomotores***[1823]***, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida***[1824]***.***

[1815] *No está bien regulado el permiso necesario para conducir un tranvía. En algunas ciudades exigen el B, en otras el D y finalmente en otras el permiso ferroviario A o B.*

[1816] *Debía definirlo ya que aparece varias veces en el texto y parece indicar que es un vehículo distinto a un tranvía.*

[1817] *El Anexo II.C) del RGV lo define como: "Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona* ***con algún defecto*** *o incapacidad físicos", que es una definición muy inapropiada.*

[1818] *Debía indicar que quedan excluidas las sillas de ruedas con motor o bien definirlas en otro apartado.*

[1819] *Los VMP se utilizan para el desplazamiento personal y que, su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. No se pueden asimilar a la figura del peatón y no pueden circular por las aceras, salvo que lo permita una ordenanza municipal, que también puede permitir que circulen por carriles especiales y no pueden ser catalogados como vehículos de motor. Por lo de ahora no necesitan ni permiso ni licencia de conducción ya que tampoco necesitan ninguna autorización administrativa para circular y por lo tanto carecen de matrícula, tal como indica la Instrucción 16/V-124, de 03 de noviembre de 2016 de la DGT. Esa Instrucción no puede considerarse de obligado cumplimiento salvo tal vez para el personal dependiente de ese organismo ya que es simplemente "una propuesta".*

En la Instrucción no figura la potencia, pero si indica la velocidad máxima a la que pueden circular por lo que de fábrica no pueden venir con una potencia que les permita alcanzar mayor velocidad.

Sorprende que a un VMP de categoría CI, es decir, un ciclotaxi, al que se permite una MMA de 300 kg y una velocidad máxima de 45 km/h no se le exija permiso de circulación y si se exija a un ciclomotor con una MMA muy inferior.

El Código de la Circulación italiano los denomina "aceleradores del andar" (acceleratori di andatura) y prohíbe su circulación, aún a bajas velocidades, sobre las calles y en los espacios reservados a los peatones. Incluso está previsto el posible decomiso del aparato.

[1820] *Vehículo que acompaña a los transportes especiales cuando así lo exige la normativa. Sirve para señalizar el transporte especial y advertir a los demás conductores de su presencia. También sirve para informar al conductor del transporte especial de cualquier incidencia que se pueda producir en la vía.*

[1821] *Sorprende la pobreza de esta definición en un término que aparece 5 veces en la ley como "vehículo de motor" (8 en el RGC) y 1 vez como "vehículo a motor" (en el RGC). El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor* ***considera vehículos a motor****, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento,* ***también a los ciclomotores*** *excluyendo a los vehículos que tienen la consideración de juguetes y a las sillas de ruedas.*

El artículo 244 del Código Penal se ajusta al TRLTSV y diferencia a los vehículos de motor de los ciclomotores.

***13. Automóvil*:** Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin[1825]. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.

[1826] *Automóvil de 3 ruedas.*

[1827] *Automóvil ligero.*

14. Motocicleta[1828]: Tienen la condición de motocicletas los automóviles que se definen a continuación:

[1822] *En la legislación de muchos países como por ejemplo en Alemania se recalca que son vehículos propulsados por una fuerza mecánica y que no están incluidos aquellos que circulan por raíles con lo cual además de los tranvías excluyen a los trenes.*

[1823] *El RD 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.1, indica que: "Tienen la consideración de vehículos a motor,* ***a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor*** *y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor,* ***incluidos los ciclomotores,****..."*

[1824] *Faltaría excluir las bicicletas de pedaleo asistido, los patinetes con motor, los segways, otros VMP y las sillas de ruedas con motor.*

[1825] *Debía haber incluido "que se mueve por sus propios medios"*

[1826] *El Anexo II.B) del RGV define los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos.*

[1827] *El Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, no se ocupa de la MMA y se limita a señalar que los auto-taxis y auto-turismos no podrán exceder de 7 plazas incluida la del conductor, aunque excepcionalmente podrán autorizarse hasta nueve plazas para servicios en alta montaña, etc.*

[1828] *El Real Decreto 1598/2004, de 2 de julio, que modificó el RGCond, permitió conducir una moto de hasta 125 cm^3 con el permiso B, siempre que éste tuviese una antigüedad superior a tres años en ese permiso: "Con el propósito de mejorar la fluidez de la circulación, reduciendo el número de automóviles de turismo que circulan ocupados solamente por una persona, y de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 126/2006 (sobre el permiso de conducción), se permite que los titulares de un permiso de conducción de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, puedan conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1".*

La Directiva señala en su punto 5.3b): "el permiso válido para la categoría B podrá ser también válido para la conducción de motocicletas ligeras".

Eso disparó la accidentalidad en las motos y obligó a la DGT a diseñar un plan estratégico específico para disminuir la mortalidad en este tipo de vehículos y a introducir preguntas del permiso de motocicletas en el examen del permiso B. Creemos que antes de manejar una moto A1, el conductor debiera hacer, al menos, un examen teórico específico de este tipo de vehículo con lo cual, además, se eliminarían estas preguntas a quienes no piensan conducirlas nunca.

El poseedor de un permiso B pasó a poder conducir, al cabo de 3 años de posesión del permiso, este tipo de motocicletas sin realizar ningún trámite adicional: ni exámenes complementarios, ni pagar tasas, ni impuestos, ni siquiera pasar por la Jefatura Provincial de Tráfico para actualizar el permiso.

El XXI Fórum de Barcelona de Seguridad Vial dio a conocer que, en Barcelona, en 2014, habían fallecido 15 personas por accidentes de moto, de los que un 45% eran conductores que habían obtenido el permiso a través del permiso B.

Una motocicleta con 3 ruedas equivale a una de dos ruedas cuando las dos ruedas delanteras son consideradas como una sola "rueda gemela" por estar montadas sobre un mismo eje y la distancia entre los centros de las superficies de contacto de las ruedas con el suelo -se denomina ancho de vía- no excede de 460 mm. De esta manera el vehículo es homologado como motocicleta y si no supera los 125 c.c. y los 11 kW puede ser conducido con un permiso B (con 3 años de antigüedad en ese permiso) o A1. (Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero).

Al ser consideradas motocicletas los límites de velocidad son los mismos. Pero existen vehículos de 3 ruedas que, en el caso de los triciclos de motor, si tienen más de 15 kW pueden conducirse con el permiso B pero se exigen 21 años o más.

a) ***Motocicletas de dos ruedas*** Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm^3, si es de combustión interna[1829], y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

b) ***Motocicletas con sidecar***[1830]*:* Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistas de un motor de cilindrada superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

[1831] *Motocicleta con remolque.*

[1832] *Sidecar.*

[1833] *Motocicleta tipo bobber.*

[1834] *Motocicletas tipo brat*

[1829] *Es sinónimo de motor a explosión. La combustión se produce dentro de la propia máquina, a diferencia de, por ejemplo, la máquina de vapor.*

[1830] *Ni la Ley de Tráfico ni el Reglamento General de Vehículos indican en qué lado de la motocicleta debe estar instalado, tampoco señalan el número de asientos que puede tener y no indican si sólo se pueden transportar personas o si también pueden transportar personas y carga o sólo carga. La única información la encontramos en el Art. 12.2 del RGC que dice: "y, en su caso del ocupante del sidecar de éstas" que clarifica que sólo puede ir un pasajero y vuelve a ser citado en el Art. 118.1 del mismo reglamento cuando habla de pasajeros de motocicletas con sidecar.*

[1831] *Dado que una motocicleta según la definición núm. 14 es un automóvil y remolque según la definición núm. 20 es "un vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor", nos encontramos que una motocicleta con remolque es un tren de carretera.*

También el Anexo II. A) del RGV establece que un tren de carretera es un "automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque" pero luego en el Anexo IX del mismo reglamento al referirse en su punto 2 a las Masas Máximas Permitivas establece en el punto 2.1.6 que "no se permite la circulación de los trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3,00 metros", lo que no permitiría la circulación de motocicletas con remolque contradiciendo lo dispuesto en el art. 12.4) del RGCi donde si se permite la circulación de ese tipo de motocicletas.

Aquellos que circulen en una motocicleta con remolque, al ser el el RGC actual (2003) posterior al RGV (1998), deben saber que el mencionado punto 2.1.6 del Anexo II del RGV, quedó derogado implícitamente por el art. 12.4) RGC, en lo que se refiere a la circulación de motocicletas que arrastren un remolque.

El RGC aclara muy poco a que velocidad puede ir una motocicleta con remolque en una autopista o autovía ya que en el art. 48 1.a.1) dice ¨"otros automóviles con remolque" a 80 km/h y el artículo 12 RGC señala que las motocicletas con remolque pueden circular a 120 km/h, menos el 10%, es decir, a 108 km/h.

[1832] *Préstamo del inglés sidecar, compuesto de side 'lado' y car 'coche', por adosarse a uno de los lados de la motocicleta. No está definido en la ley ni en sus reglamentos de desarrollo. El Código de la Circulación de 1934 lo definía como cochecillo lateral, aunque en una de las dos ocasiones en que lo nombra, coloca al lado, entre comillas, la palabra "side-car". Este último término ya figuraba previamente en* ***el Convenio Internacional para la circulación de automóviles,*** *firmado en París en 1926 y ratificado por España el 24 de octubre de 1929.*

El DLE indica que es un "Asiento lateral adosado a una motocicleta y apoyado en una rueda". Otra definición posible podría ser: "Pequeño vehículo, que puede transportar un pasajero, acoplado por un lado a una motocicleta estando el otro lado apoyado en una rueda".

En el Código de la Circulación portugués han conservado el término "carro lateral".

[1833] *Bobber es un estilo americano que se creó en los 40. En principio se realizaban a partir de marcas como Harley Davidson, Indian o Triumph. Se caracterizan por ser bastante bajas, distancia larga entre ejes, chasis rígido, neumáticos anchos y del mismo diámetro, llantas de radios, cinta anticalórica en colectores y asiento monoplaza. Carecen de guardabarros delanteros, y se ha acortado (bobbed en inglés) su parte posterior, cuenta con un depósito pequeño y numerosos cromados.*

[1834] *Las Brat Style es un estilo de origen japones. Resaltan por su diseño clásico, los neumáticos anchos, faro pequeño y asiento biplaza fino, plano y normalmente alargado. Tienen amortiguación trasera (en*

[1835] *Motocicleta tipo café racer.*

[1836] *Motocicleta tipo chopper*

[1837] *Motocicleta tipo custom.*

[1838] *Motocicleta tipo pit bike.*

[1839] *Motocicleta tipo scrambler.*

[1840] *Motocicleta dirt tracker*

[1841] *Motocicleta tipo trail o de doble propósito.*

[1842] *Motocicleta tipo trial.*

---

oposición a bobbers y choppers), manillar tipo tracker, y guardabarros aligerados. Por su comodidad cada vez está ganando más reconocimiento.

[1835] *Una Café Racer es un estilo que se originó en Inglaterra en la década de los años 50 producto de la cultura rocker del momento, época en la que se buscaban motos rápidas para ir, en carreras clandestinas, en "peregrinación" por los transport café, los cafes de carretera ingleses. Su detalle más singular es la apariencia de moto clásica de carreras, en la que el piloto va tumbado sobre la moto en una posición aerodinámica. Esto último se consigue mediante semi-manilloares y pedales retrasados.Tienen chasis tubular, asiento monoplaza en línea con el depósito, un motor en ángulo de 90º, tubos de escape estilo trompeta y chasis formando una cuna. Se busca el aligeramiento general de la máquina, quitando todo aquello que no sea necesario y poniendo especial énfasis en la velocidad y agilidad, dejando la comodidad de la montura en un segundo plano. Pueden verse en multitud de bases y marcas.*

[1836] *Las motos Chopper (to chop significa cortar) son muy populares en Estados Unidos. Se popularizaron en la década de los 60. Son motos en las que se elimina todo lo accesorio y lo más destacado de estas motos son las horquillas de gran recorrido (cuelgamonos) y manillares elevados. Asientos con respaldos altos, rueda delantera de mayor diámetro pero con neumático más estrecho, la rueda trasera suele ser más pequeña y lleva un neumático más ancho. Los asientos son cómodos y el depósito pequeño.*

[1837] *El término motocicleta custom abarcaría prácticamente todos los estilos y proviene originalmente del verbo en inglés "to customize", que se refiere a la personalización de algo que fue creado en serie de forma industrial e impersonal. Define un tipo de motocicleta que ofrece la posibilidad de personalización y modificación de acuerdo a los gustos del dueño, (partiendo casi siempre de un modelo de estilo clásico o "retro"), de tal forma que la motocicleta acaba convirtiéndose en un reflejo de la personalidad y estética de la persona que la posee.*

[1838] *Las pit bikes son una variedad de motocicletas en miniatura, de baja altura, el asiento suele estar entre 75 y 90 centímetros del suelo. Tienen baja cilindrada, generalmente 50 cc, lo que hace que técnicamente puedan ser consideradas ciclomotores, aunque también hay modelos de hasta 150 cc, estos últimos destinados principalmente para carreras. Al inicio el propósito de las pit bikes era ayudar a los competidores y mecánicos a circular por los boxes en las pistas de carreras de automóviles y motocicletas. Tienen un aspecto similar a las motos de cross.*

[1839] *Las Scrambler son motos concebidas para que salir de la carretera de asfalto a algún camino de tierra. Son ligeras, robustas y fiables. Con un diseño clásico todoterreno, procedente de las antiguas carreras off road realizadas en Inglaterra, en la década de 1920. Permite subir colinas y recorrer terrenos embarrados. Estas motos tienen llantas de radios, neumáticos de tacos, depósito de gasolina reducido, asiento acolchado, y sobre todo un sistema de escape lateral y alto.*

[1840] *El Dirt Track es una disciplina de motociclismo de velocidad originaria de Estados Unidos que se corre en pistas de tierra en forma de óvalo y con neumáticos de agua. Las motos no llevan freno delantero de manera que la clave está en controlar la derrapada. Normalmente se disputan mangas clasificatorias a varias vueltas y una final, donde se decide el ganador.*

Este estilo de motos esta basado en las carreras de Dirt Track (pistas sucias). Conservan esa apariencia pero modificadas para circular por la calle. Tienen un chasis robusto, manillares ligeramente elevados, depósitros pequeños, asientos estrechos, llantas de radio, ausencia de guardabarros, neumáticos mixtos o polivalentes, chasis de cuna, colín monoplaza singular de las Flat Tracker y porta número en la parte frontal. En general suelen ser mono y bicilíndricas.

[1841] *Son motocicletas orientadas para todo tipo de terreno, unas más orientadas "off road" y otras "on road".*

[1843] *Motocicleta tipo enduro.*

[1844] *Motocicleta tipo cross.*

[1845] *Motocicleta tipo supermotard.*

[1846] *Motocicleta "naked" (expuesta).*

[1847] *Motocicleta Sport Turismo.*

[1848] *Motocicleta rutera Gran Turismo o Touring.*

[1849] *Moto de nieve.*

[1850] *Scooter, éscuter o motoneta.*

[1851] *Segway.*

[1842] *El término figura en el RGV al ocuparse de la matriculación de los vehículos, pero no está definido. El Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (Texto pertinente a efectos del EEE), establece que las motocicletas de* ***trial*** *(categoría L3e-AxT) se caracterizan por tener una altura máxima del asiento de ≥ 700 mm, una distancia del suelo ≥ 280 mm, la capacidad del depósito de combustible es ≤ 4 litros, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final) ≥ 7,5, la masa en orden de marcha ≤ 100 kg y no existe plaza de asiento para un segundo ocupante.*

[1843]*.Este término también figura en el RGV al ocuparse de las matrículas y su definición la volvemos a encontrar en el Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. En el caso de las motos de* ***enduro*** *(categoría L3e-AxE) la altura del asiento es de ≥ 900 mm, la distancia del suelo ≥ 310 mm, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final) ≥ 6.0, la masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida < 140 kg y carece de plaza de asiento para un segundo ocupante.*

[1844] *Son motos de competición. No aptas para ir por el asfalto. Se utilizan sólo en circuitos cerrados o en terrenos excluidos de la aplicación del TRLTSV.*

[1845] *Esta moto es una fusión entre una moto de velocidad y una de motocross. Se utiliza en carreras que tienen secciones de asfalto normal y otras, todoterreno. Actualmente son motos de cuatro tiempos y un cilindro y su suspensión es más baja y un poco más rígida que en las motocicletas todo terreno.*

[1846] *Es una motocicleta normalmente deportiva o superbike (esta última producida en series limitadas que luego se utilizan también en competición) que carece de carenado, por lo que gran parte de su mecánica está al descubierto. Existen variantes eléctricas con una potencia en kW equivalente a más de 100 CV. Son apropiadas para acoplarles accesorios como maletas, carenados y otras piezas. Es baja y potente. El motorista conduce inclinado hacia adelante.*

[1847] *Se trata de una motocicleta con cierto carácter deportivo, que permite hacer viajes por carretera con un pasajero con bastante comodidad.*

[1848] *Suelen ser de gran cilindrada y voluminosas, con amplios carenados para proteger a los ocupantes del viento, la lluvia, etc. Ideales para largos viajes con mucho equipaje, cómodas y rápidas. Su gran peso las hace más estables en carretera, aunque también limita en parte su maniobrabilidad. Son las motos viajeras por excelencia.*

[1849] *En España está pendiente de legislar la conducción de estos vehículos. Si circulan por pistas donde se encuentra una colectividad indeterminada de usuarios, se tendría que aplicar la ley de tráfico y tendrían que estar matriculadas, sin embargo, no hay ninguna norma que obligue a ello. Además debieran contar con un seguro de responsabilidad civil ya que pueden causar importantes daños.*
En otros países como, por ejemplo, Suecia existe un permiso especial para conducir estos vehículos.

[1850] *El conductor se sienta sin montar a horcajadas sobre parte alguna del motor. Tienen muy protegidas y cubiertas las partes mecánicas: motor, transmisión... Son fáciles de conducir por su cambio automático.*

[1851] *Es un vehículo de transporte ligero giroscópico eléctrico de dos ruedas, con autobalanceo controlado por ordenador. El ordenador y los motores situados en la base mantienen la base del Segway horizontal todo el tiempo. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda). El motor es eléctrico y silencioso, alcanzando, en algunos modelos, hasta 20 km/h.*

[1852] *Patinete.*

[1853] *Carenado.*

[1854] *Estructura de autoprotección.*

15. ***Turismo***[1855]: Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.[1856]

[1857]*Turismo deportivo.*

[1858] *Turismo superdeportivo.*

La DGT en su Instrucción 16/V-124, de 03 de noviembre de 2016 los incluye dentro de los denominados "Vehículos de Movilidad Personal" (VMP). La Instrucción considera que es imposible asimilarlos a la figura del peatón y que tampoco pueden ser catalogados como vehículos de motor. No necesitan permiso o licencia para ser manejados no estando tampoco obligados sus titulares a contratar un seguro de responsabilidad civil, aunque pueden hacerlo. Pueden circular por la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local. La autoridad municipal, no obstante, podrá autorizar, en una ordenanza de circulación, su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Si están destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.

[1852] *El DLE lo define como un juguete que consiste en una plancha sobre ruedas y provista de un manillar para conducirlo, sobre el que se deslizan los niños poniendo un pie sobre él e impulsándose con el otro contra el suelo.*

Hoy en día la realidad social muestra que lo utilizan no sólo niños. Al igual que en el caso del segway, para la DGT los patinetes sin o con motor no son vehículos en sentido estricto y deberán ser utilizados fuera de las vías públicas, con fines recreativos. El RGC en su art. 121.4 establece que los que utilicen patines, monopatines o aparatos similares no pueden ir por la calzada y cuando circulen por las aceras deben hacerlo a paso de persona.

Sin embargo, ahora si está incluido como vehículo de movilidad personal y puede circular por la calzada si la ordenanza municipal lo autoriza.

[1853] *Es el revestimiento externo que se adapta al chasis (especialmente de motocicletas) con fines principalmente aerodinámicos, aunque también estéticos y por mantenimiento, es decir, para mantener protegidos de los fenómenos meteorológicos tanto el motor como otros equipamientos y dispositivos internos, y de este modo conservarlos de una degradación más severa.*

[1854] *Una estructura que protege al conductor y al acompañante en caso de accidente. En otros casos también los protege de las adversidades climáticas como la lluvia o la nieve.*

[1855] *El término "turismo" no figuraba en el inicio de la normativa de tráfico y así el Reglamento de 1900 habla de "coches automóviles" y luego en el articulado utiliza el término "automóviles". Aparece en el Código de 1934 pero para referirse a los turistas que utilizan vehículos para desplazarse por nuestro país. Así en el Art. 1 del Anexo 3 encontramos: "La circulación y conducción de automóviles de turismo, pertenecientes a turistas automovilistas…*

Hoy observamos que "automóviles de turismo" son los taxis, según la exposición de motivos del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

[1856] *Para automóvil no se exige que tenga 4 ruedas. En el Anexo II del RGV no indica que el automóvil tenga que tener 4 ruedas como mínimo ya que ya vimos en la definición de motocicleta que es considerada un "automóvil".*

[1857] *Está diseñado para circular a altas velocidades. Dispone de un motor de alta potencia y gran aceleración para conducir por carretera. Su capacidad de frenada es mucho mayor. Suelen tener dos asientos, techo descapotable y carrocería coupé (dos puertas amplias).*

[1858] *Un automóvil superdeportivo es un automóvil cuyas prestaciones son altamente superiores a las de los demás automóviles, acercándose o excediendo niveles de competición. Estos suelen utilizar materiales poco convencionales en los automóviles de producción en serie como fibra de carbono, Kevlar y aleaciones de*

[1859] *Muscle Car (turismo musculoso)*

[1860] *Coche.*

16. Autobús o Autocar[1861]: Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

17. Autobús o autocar articulado[1862]. Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada[1863]. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí.

La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.

[1864] *Autobús de pequeña capacidad.*

[1865] *Autobús de gran capacidad.*

[1866] *Autobús lanzadera.*

---

aluminio, magnesio, molibdeno o titanio, para reducir el peso y obtener mejores prestaciones. Por esta misma razón suelen ser mucho más costosos que un deportivo masivo de altas prestaciones.Esto a su vez causa que los superdeportivos se produzcan en pequeñas series o bajo pedido, lo cual a su vez aumenta su exclusividad. Muchos de ellos se elaboran en parte de su proceso de fabricación a mano.

[1859] *Se refiere a un automóvil de tamaño medio-grande, con carrocería deportiva y "musculoso", cualidades que lo hacen muy llamativo y le dan un aspecto "agresivo", con un motor muy potente, generalmente V8, y un precio de compra accesible. La Muscle Car Era empezó en E.E.U.U. a mediados de los 60 cuando los jóvenes deseaban tener un coche diferente al que tendrían sus padres, con altas prestaciones, apariencia musculosa y que llamase la atención al circular por el asfalto y casi desapareció, con la llegada de la crisis del petróleo a mediados de los 70.*

[1860] *En Iberoamérica se prefiere la palabra "auto" o "carro" dependiendo de los países. Es llamativo que el término "coche", el más popular para designar en España a un vehículo de uso particular sólo figura en esta ley para referirse a "coche de niño o de una persona con discapacidad" al definir lo que es un peatón. El Código de la Circulación de 1934 establecía en su artículo 4, que quedaba reservada, en exclusiva, la palabra "coche" para los carruajes de tracción animal, de dos o más ruedas, destinados al transporte de personas, con capacidad no superior a nueve, incluido el conductor, aunque luego al referirse, en el artículo 141, a la "conservación de coches" sólo incluye a los tranvías, autobuses y trolebuses.*
El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), incluyó el término "coche" en su apartado de definiciones:
"Es el vehículo destinado al transporte de personas" pero eso no le impide seguidamente definir "automóvil de turismo" o "turismo" como el "coche automóvil con capacidad hasta nueve personas incluido el conductor." El RGC que desarrolla el TRLTSV, mantiene la palabra "coche" aunque de forma muy marginal para referirse a los vehículos de apertura y cierre de una prueba ciclista o deportiva o a los conductores que siguen a los "coches" de los participantes y por ello debiera definirse.

[1861] *Normalmente se denomina autobús al se utiliza en el transporte urbano de pasajeros y de cercanías y autocar al que realiza ese tipo de transporte en media y larga distancia. En Iberoamérica se refieren a ellos como "vehículos de locomoción colectiva" o simplemente como "colectivos".*

[1862] *Tendría que indicar que no tienen la consideración de vehículos articulados.*

[1863] *Se necesita el permiso D para su conducción ya que no se considera un semirremolque.*

[1864] *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como "Automóvil concebido y construido para el transporte de personas con capacidad comprendida entre 10 y 17 plazas (ambas inclusive), incluido el conductor".*

[1865] *La Orden anterior lo definía como "Autobús de gran capacidad.-Automóvil rígido concebido y construido para el transporte de personas con capacidad igual o superior a 18 plazas, incluido el conductor".*

[1867] *Ómnibus.*

[1868] *Trolebús.*

[1869] *Jardinera.*

[1870] *Guagua.*

[1871] *Autobús con camas.*

***18. Camión*:** Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.[1872]

[1873] *Camión de comida, gastroneta o "food truck".*

[1874] *Volquete o Dumper*

[1875] *Combi.*

19. Vehículo mixto adaptable: Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

[1876] *Autobús mixto.*

[1866] *Es el servicio de transporte en autobús de un punto a otro en sucesión permanente sin paradas intermedias.*

[1867] *Falta la definición. Según el DLE es un vehículo de transporte colectivo para trasladar personas, generalmente dentro de las poblaciones.*
En el Decreto de 22.07.1958 (BOE núm 223, de 17 de setiembre) está definido como: "el coche con capacidad mayor de nueve personas incluido el conductor".

[1868] *Su definición la encontramos en el RGV y además indirectamente en el TRLTSV al definir a autocar o autobús: "el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles". En Alemania se están haciendo pruebas con camiones conectados a un tendido eléctrico.*

[1869] *Autobuses internos de aeropuerto que llevan a los pasajeros de las terminales a los aviones y viceversa.*

[1870] *En Canarias y en el Caribe de habla española, autobús urbano o interurbano de itinerario fijo.*

[1871] *En España y en la Unión Europea no existen en la actualidad servicios regulares con autobuses que lleven camas. El último dejó de funcionar entre Londres y Edimburgo el 21.05.2017. El motivo son razones de seguridad. Pero existen buses con camas en servicios a la demanda aunque no se permite dormir en las camas durante el viaje.*

[1872] *Unas veces se prefiere decir "además del asiento del conductor" y otras veces "incluido el conductor" lo que debiera evitarse en aras de la coherencia de la normativa.*

[1873] *Camión o furgón donde se prepara y vende comida. En España eran populares las furgonetas que vendían helados o churros pero ahora se están popularizando este tipo vehículos que venden todo tipo de comida y sería necesario regularlos.*

[1874] *Camión con carrocería abierta con una plataforma basculante trasera y/o lateral con paredes fijas que suelen ser elevadas. Los volquetes suelen usarse en la construcción, p. ej. para el transporte de arena.*

[1875] *La palabra "combi", ha sido reconocida y oficializada por la Real Academia Española con su aparición en la vigesimotercera edición del Diccionario de la Lengua Española (DLE). El significado que se le da a la palabra es el siguiente: "1. Dicho de una furgoneta o furgón: Que tiene un volumen interno dividido en espacio con asientos y espacio para carga".*
En algunos países iberoamericanos existe la denominación de "camioneta para pasajeros".

[1876] *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como "El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente".*

20. Remolque[1877]*:*Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

28. Remolque ligero: Aquél cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación, se excluyen los agrícolas.

[1878]*Remolque de enganche o remolque completo.*

[1879]*Remolque con eje central.*

22. Semirremolque[1880]: Vehículo no autopropulsado[1881] diseñado y concebido para ser acoplado[1882] a un automóvil, ***sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.***

[1883] *Cuello de cisne.*

[1884] *Góndola o Camión plataforma (Ver clasificación de vehículos por criterios de utilización).*

[1885] *Tautliner.*

***23. Tractocamión*:** Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque[1886].

[1877] *Si la definición de remolque se aplica sólo a los vehículos de motor, entonces el remolque de una bicicleta o un ciclomotor no entraría en esta definición y por lo tanto tendría que llamarse "carrito" o similar.*
El Anexo II. A) varía ligeramente la definición: "Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor".

[1878] *Remolque de, al menos, dos ejes y un eje de dirección como mínimo, provisto de un dispositivo de remolque que puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque), que no transmita al vehículo de tracción una carga significativa (menos de 100 kg.)*

[1879] *Remolque provisto de un dispositivo de enganche que no puede desplazarse verticalmente (en relación al remolque) y cuyo(s) eje(s) esté(n) situado(s) próximo(s) al centro de gravedad del vehículo (cuando la carga esté repartida uniformemente) de forma que sólo se transmita al vehículo de tracción una pequeña carga estática vertical.*

[1880] *Debiera aclarar la Ley si se incluye dentro de los remolques. El RGV respecto a la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo) indica que "señaliza vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera del vehículo como en el lateral del mismo, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, …" con lo que no obliga a los semirremolques salvo que reconozcamos que el semirremolque es un remolque. Por ello la DGT publicó la instrucción 11/V-90 de fecha 11.04.1990 para incluir los semirremolques.*

[1881] *De nuevo hubiera quedado mejor "sin propulsión propia".*

[1882] *Es lamentable que la Ley no aclare la diferencia entre "acoplado", "enganchado" y "remolcado". Parece dar a entender que se produce un acoplamiento cuando una parte sustancial de la masa del vehículo arrastrado reposa sobre el vehículo tractor. Por su parte el Diccionario de la RAE señala que "acoplar" es "agrupar dos aparatos, piezas o sistemas, de manera que su funcionamiento combinado produzca el resultado conveniente" y eso es así si los vehículos están "acoplados" y no "remolcados" o "enganchados".*
Pero la normativa nos vuelve a sorprender al señalar el Reglamento General de Conductores en su artículo 4 m) y ñ) que los permisos D1+E y D+E autorizan a conducir conjuntos de vehículos "acoplados" compuestos de un vehículo tractor de las clases D1 o D y un remolque, es decir, trenes de carretera y no vehículos articulados como sería de esperar. En el caso del Reglamento de Conductores hubiera bastado con suprimir el término "acoplados".

[1883] *Semirremolque que adopta esa forma y que tiene la cama del chasis muy baja y que es útil para transportar maquinaria o contenedores.*

[1884] *Semirremolque de grandes dimensiones que se utiliza para el transporte de maquinaria pesada.*

[1885] *Semirremolques provistos con laterales de lonas correderas y correas tensoras integradas. Estas lonas se pueden desplazar lateralmente como una cortina, para así facilitar la carga y descarga de mercancías especialmente voluminosas. Pueden tener el techo corredizo.*

24. Conjunto de vehículos[1887]***.*** Tienen la condición de conjunto de vehículos:

a) ***Vehículo articulado***[1888]. Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.

b) Tren[1889] ***de carretera.*** Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.

[1890] *Conjunto articulado.*

[1891] *Caravana.*

[1892] *Autocaravana o casa rodante.*

[1893] *Autocaravana capuchina.*

[1894] *Autocaravana perfilada.*

[1895]*Autocaravana camper.*

[1896] *Autocaravana integral.*

[1886] *También se conoce con el nombre de "cabeza tractora". Se subdividen entre aquellas que cuentan con un camarote con literas y las que carecen de él.*

[1887] *La Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 indica que un conjunto de vehículos circulan por las carreteras como una unidad.*

[1888] *Debiera haber añadido: "Se excluyen los autobuses articulados".*

[1889] *La palabra tren no deriva del término ferroviario. Ya antiguamente, especialmente en las guerras, se hablaba de "trenes de bagajes" para indicar los conjuntos de vehículos destinados al transporte de munición, equipamiento y comida. En el Reglamento de 1900 se cita la palabra "trenes", así sola, para referirse a lo que conocemos hoy como "trenes de carretera".*

[1890] *Término que aparece en el art. 6.f) de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. Se refiere tanto a un vehículo articulado como a un tren de carretera.*

[1891] *Definición que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar utilizando las camas o literas.*

[1892] *Definición que figura en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Reglamento General de Vehículos y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar utilizando las camas o literas. Instrucción de la DGT 08/V-74 de 28.01.2008*

[1893] *Es el tipo más conocido. La situación del dormitorio sobre la cabina de conducción permite tener una cama fija, amplia y cómoda. Ideal para viajar hasta 7 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[1894] *Son parecidas a las capuchinas, aunque sobre la cabina hay un armario en lugar de un dormitorio. Su perfil es más aerodinámico y su altura inferior, lo que hace la conducción más manejable. Recomendada para 2-4 personas que realicen desplazamientos largos y continuados. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[1895] *Es la más aerodinámica. El habitáculo incluye una cabina más espaciosa. Ideal para 2-4 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[1896] *Son furgonetas de transporte de serie con la cabina de carga completa y el interior acondicionado como autocaravana. Idónea para 2 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

[1897] *Caja móvil.*

[1898] *Contenedor.*

[1899] *E.M.S. (Euro Modular System).*

[1900] *Megacamión.*

25. Vehículo especial[1901] *(V. E.)*. Vehículo, autopropulsado o remolcado, ***concebido y construido para realizar obras o servicios determinados*** y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para pesos o dimensiones, ***así como la maquinaria agrícola y sus remolques.***

26. Tractor de obras: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

27. Tractor de servicios: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

[1897] *La caja móvil es una unidad de carga concebida para el transporte combinado terrestre-ferrocarril para el acarreo de mercancías. Tiene aspecto de contenedor pero a diferencia de éste no necesita tener una resistencia vertical, ya que las cajas móviles no suelen ser apilables entre ellas; no es utilizada en el transporte marítimo.*

[1898] *Un* ***contenedor*** *es un recipiente de carga estandarizado para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las mercancías de la climatología y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (International Organization for Standardization), en concreto, ISO-668, por ese motivo, también se conocen con el nombre de* ***contenedores ISO****.*

[1899] *El Sistema Modular Europeo fue introducido por la directiva 96/53 EC y está pensado para permitir combinaciones de unidades de carga existentes (modulos) en combinaciones más largas y algunas veces más pesadas para ser utilizadas en algunos tramos de la red de carreteras.*

[1900] *El 12.04.2016 la DGT publicó la Instrucción en la que se establecen las condiciones y protocolos conforme a los cuales la DGT autorizará la circulación por las carreteras de determinados conjuntos de vehículos en configuración euro modular EMS (European Modular System).*
Esta instrucción, dictada conforme a la Directiva 96/53/CE, desarrolla la Orden Ministerial PRE/2788/2015, de 18 de diciembre por la cual se modificó el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.
En dicha Orden Ministerial se introdujo la definición de Configuración Euro-modular para referirse al conjunto de vehículos con más de seis líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superen una masa máxima de 60 toneladas y una longitud de 25,25 metros y se otorga a la Dirección General de Tráfico la potestad para autorizar, previo informe vinculante del titular de la vía, la circulación de este conjunto de vehículos.

[1901] *El RGC señala en su artículo 71:"* ***Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna,*** *salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización". Tenía que haber aclarado: "excepto vehículos especiales agrícolas" ya que estarían impedidos de transportar carga e incluso "excepto tractores de obras y servicios" ya que un tractor forestal matriculado como vehículo especial no podría transportar troncos. Tampoco un "quad" matriculado como vehículo especial podría, de acuerdo con este artículo, llevar remolque.*
Sin embargo, el artículo 48.1. del RGC. indica: "c) Para ***vehículos especiales y conjuntos de vehículos****,* ***también especiales,*** *aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:*
"1.º Si carecen de señalización de frenado, llevan ***remolque*** *o son motocultores: 25 kilómetros por hora".* ***Con lo cual reconoce que pueden llevar remolque y consiguientemente, carga.***

***28. Tractor agrícola*:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos[1902], maquinaria o remolques agrícolas.

***29. Motocultor*[1903]:** Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

30. Tractocarro: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

***31. Maquina agrícola automotriz*:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

32. Portador: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

***33. Máquina agrícola remolcada*:** Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo, que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa[1904].

***34. Remolque agrícola*[1905]**: Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluye en esta definición a los semirremolques agrícolas.

[1906] *Car sharing.*

[1907] *Alquiler entre particulares.*

[1908] *Compacto.*

[1909] *Utilitario.*

[1902] *Si el apero sobresale del tractor no se considera carga y por ello no tiene que llevar la señal V-20.*

[1903] *El motocultor se puede considerar como un tractor de un solo eje, que se conduce a pie mediante unos brazos de se denominan manceras.*

[1904] *Debiera aclarar de qué tipo de masa se trata.*

Ver Real Decreto 1013/2009, de 19 de junio, sobre características y registro de maquinaria agrícola (ROMA) (BOE núm. 170, de 15 de julio).

[1905] *Los remolques agrícolas sólo pueden ser remolcados por un vehículo agrícola y los vehículos agrícolas sólo pueden remolcar remolques agrícolas. Tanto el tractor como el remolque deben figurar en el Registro de Maquinaria Agrícola.*

[1906] *Se trata de alquilar un coche a tiempo parcial – desde minutos a semanas- e incluye los gastos de combustible, de mantenimiento, de seguro…. Se paga una cuota inicial y luego el tiempo de uso y los kilómetros recorridos.*

[1907] *Algunas empresas ya ofrecen este servicio en España. La persona interesada debe inscribirse en una página web y luego puede alquilar un vehículo a su propietario en función del tipo de automóvil. Incluye seguro contra averías y accidentes y es más barato que los alquileres tradicionales.*

[1908] *Suele considerarse como un "compacto" el turismo de 3 o 5 puertas cuya longitud es igual o superior a 4.10 metros, batalla igual o superior a 2.50 metros y maletero con capacidad igual o superior a 280 litros.*

[1909] *Vehículo menor de 4 m, con un uso predominantemente urbano, que transporta normalmente una o dos personas.*

[1910] *Cupé o coupé.*

[1911] *Berlina.*

[1912] *Descapotable*

[1913] *Familiar.*

[1914] *Gran Turismo.*

[1915] *Sedán.*

[1916] *Limusina*

[1917] *Monovolumen.*

[1918] *Camioneta o pick-up.*

[1919] *Roadster.*

[1910] Es un tipo de carrocería de automóvil de aspecto deportivo con dos puertas laterales, con buen coeficiente aerodinámico y potentes motorizaciones.
[1911] Indica que es un turismo normal con carrocería cerrada, de 4 o más plazas, estando el maletero separado del habitáculo. El término tiene su origen en un tipo de carroza de 4 ruedas, construida en 1660 en Berlín por F. Chiesa, maestresala general de Federico Guillermo.
El DLE lo define como "coche de cuatro puertas".
[1912] Son vehículos en los que se ha sustituido el techo por una capota que puede ser rígida (sujetada con tornillo a la carrocería) o de tela flexible que se puede plegar manual o automáticamente.
[1913] Es una berlina a la cual se le ha prolongado el habitáculo hasta el maletero, cerrándolo con un portón trasero, lo que permite un gran volumen de carga.
[1914] Se suele llamar "gran turismo" a los automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, peso total relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande. Suelen identificase con la sigla GT.
[1915] El DLE lo define como " Automóvil de turismo con cubierta fija". En España se considera sinónimo de berlina, aunque a veces este término se reserva para los sedanes de mayor tamaño.
Es un "tres volúmenes" en el que la tapa del maletero no incluye la luna trasera, por lo que ésta está fija y el maletero está separado de la cabina. El maletero se extiende horizontalmente desde la parte inferior de la luna trasera algunas decenas de centímetros hacia atrás. Cuenta con dos o cuatro puertas.
[1916] Esta palabra deriva del nombre de la región francesa de Limousin cuyos habitantes antaño se cubrían con una amplia capa. El desarrollo, en sus inicios, del automóvil en Francia sirvió para que se utilizase esa palabra para designar los vehículos cuyos pasajeros quedaban protegidos por una amplia cobertura envolvente, además de ir separados del conductor. Hoy en día se denomina limusina a los turismos de lujo alargados que son conducidas normalmente por un chofer y se ha venido asociando con los principales ejecutivos de las grandes corporaciones o con el transporte de personalidades. En España tiene poca difusión y se utilizan sobre todo para bodas.
[1917] Es un automóvil relativamente alto en el que el compartimiento del motor, la cabina y el maletero están integrados en uno. Este diseño aumenta el espacio del habitáculo. En algunos casos, los asientos pueden desplazarse e incluso desmontarse, para configurar el interior del automóvil de acuerdo con las necesidades del usuario en cada momento.
[1918] El pickup o camioneta, está definido en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo lo define como ***vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.***
La Instrucción 17/TV-97, de 7 de junio de 2017, de la DGT indica que a los vehículos tipo pick up, cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura total no sea superior a 2 m, les serán de aplicación las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo (uso de carriles en sentido contrario al habitual, orden de preferencia en ausencia de señalización, adelantamientos, velocidades, niveles de servicio en situaciones de vialidad invernal, uso de carriles VAO,…). Para facilitar su identificación y control se habilitará un campo específico en el Registro de Vehículos para los vehículos tipo pick up.
En Iberoamérica se diferencian los pick-ups, que tienen dos asientos, de las rurales, que cuentan con cuatro asientos.

[1920] *Utilitario.*

[1921] *Vehículos todo camino.*

[1922] *Vehículo crossover.*

[1923] *Vehículo todoterreno.*

[1924] *Vehículo de rallye.*

***35. Tara*:** Masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

[1925] *Carga útil.*

***36. Masa en carga*:** La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

***37. Masa máxima autorizada (M.M.A)*:** la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

[1926]*Masa total real mínima.*

[1927] *Masa en orden de marcha (M.O.M)*

***38. Masa por eje*[1928]:** la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

39. Grupo de ejes. Los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem[1929], y tándem triaxial[1930] en caso de tres ejes.

[1919] *Automóvil biplaza descapotable.*

[1920] *Es un vehículo a motor de poca longitud, de hasta 3,5 m, con motorizaciones pequeñas. Su uso es preferentemente urbano y para pequeños desplazamientos urbanos.*

[1921] *Es la acepción española de SUV (Sport Utility Vehicle). No es un todoterreno, aunque su apariencia no dista mucho de aquel y comparte también alguna de sus características, como la suspensión algo más alta. Puede circular más fácilmente por un terreno medianamente complicado que un turismo normal o acceder a lugares a los que este último le costaría llegar. Técnicamente se diferencian de los todoterreno por tener chasis monocasco y por no tener generalmente tracción integral. En caso de disponer de ella, suele tener una distribución distinta de 50-50 (la mayoría de la fuerza se canaliza a las ruedas delanteras) o bien no es permanente, además de que no tienen reductora.*

[1922] *Es un vehículo basado en un turismo normal que no fue diseñado originalmente para circular por caminos sin asfaltar, pero que ha sido modificado con una suspensión algo más alta y las defensas reforzadas (por nombrar algunas de las características más habituales) para poder, por ejemplo, circular por caminos empedrados con algo más de facilidad que en su versión normal.*

[1923] *La definición figura en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007.*

[1924] *No existe una definición pero el Manual de Reformas en los vehículos indica que es un vehículo para uso exclusivo de pruebas deportivas*

[1925] *No figura en este Anexo. Hay que restar a la MMA la TARA, es decir, el peso máximo que puede llegar a alcanzar el vehículo menos la tara del mismo, para saber cuántos kg podrían realmente cargarse.*

[1926] *Se echa de menos la explicación de lo que es "Masa total real mínima", un término que figura en el Anexo 7 B) Reglamento General de Conductores de 2009 aunque como "Peso real mínimo".*

[1927] *Se suma a la tara la masa estandar de 75 kg del conductor.*

[1928] *Convencionalmente, se considera que un solo eje es un grupo de un eje.*

[1929] *Tándem significa uno detrás de otro, como sucede en las bicicletas tándem. Se denomina eje doble o tándem al grupo de dos ejes con sus ruedas y suspensiones, próximos entre sí y unidos al vehículo por dispositivos comunes (bogie) que se ocupan de repartir la carga, en partes iguales, sobre los dos ejes. Los*

[1931] *Boje o Bogie.*

40. Luz de carretera o de largo alcance[1932]. Luz utilizada para alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.

41. Luz de cruce o de corto alcance. Luz utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.

42. Luz de posición delantera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.

43. Luz de posición trasera. Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

[1933] *Luz de circulación diurna o DRL (Daytime 353iodies light).*

[1934] *Luz intermitente.*

[1935] *Luces de emergencia.*

[1936] *Buscahuella.*

[1937] *Timbre.*

---

ejes funcionan de forma sincronizada de acuerdo con las condiciones de la carretera, es decir, se adaptan a los resaltos y badenes, evitando que la carga descanse únicamente sobre uno de los ejes. La distancia entre los ejes tiene que ser inferior a 1,80 metros en los vehículos de motor salvo en remolques y semirremolques que puede ser mayor.

[1930] *El grupo de tres ejes se denomina eje triple, tridem o tándem triaxial. Se utilizan en remolques y semirremolques que necesitan una alta capacidad de carga por detrás del eje trasero, por ejemplo, para transportar contenedores pesados o de residuos. La distancia entre cada dos ejes consecutivos no puede ser superior a 1,40 metros.*

[1931] *Es un bastidor en el que van montados sendos ejes próximos, paralelos y solidarios entre sí. El bastidor del bogie constituye su estructura portante y es la que transmite las cargas y esfuerzos a los ejes. Diseñados inicialmente para los trenes ahora se utilizan mucho en camiones y remolques.*

[1932] *En idioma portugués, está mejor solucionado lingüísticamente el tema del tipo de luces: presença (farois mínimos), cruzamento (farois medios) y estrada (farois máximos). Lo sencillo que sería poder utilizar también en español: luces mínimas, luces medias y luces máximas.*
En Iberoamérica se utilizan mucho los términos: luces de posición, luces bajas y luces altas.

[1933] *Las luces de circulación diurna son unos dispositivos de alumbrado que se instalan en la parte delantera del vehículo para hacerlo más visible mientras circula durante el día reguladas en el Reglamento ECE 87 y en la Directiva 2008/89/CE, y por la que los vehículos fabricados a partir del 7 de febrero de 2011 (categorías M1, y N1), tendrán que incorporar este sistema de alumbrado. Este sistema está compuesto por dos luces de color blanco que se colocan en la parte delantera, y se encienden automáticamente cuando se pone en marcha el vehículo. Se podrán instalar en los demás vehículos, siempre que se legalicen como reforma de acuerdo con el Real Decreto 866/2010.*

[1934] *Aunque está contemplada en la definición núm. 46 de este Anexo podemos ampliar su contenido indicando que es el dispositivo luminoso que sirven para indicar a otros vehículos en circulación que el vehículo va a incorporarse o salir del flujo de circulación, a cambiar el sentido o a efectuar un cambio de dirección, entre otros.*

[1935] *Es el encendido simultáneo de todos los intermitentes. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida para el tipo de vía por la que circula y por lo tanto exista peligro de colisión por alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces de emergencia (Art. 49.3 RGC).*

[1936] *Buscahuella: dispositivo de iluminación delantera de gran potencia, que se utiliza exclusivamente fuera de poblado. Se usa mucho en Iberoamérica, en vehículos todoterreno.*

[1937] *Esté término no aparece en la ley ni en el RGC. Lo encontramos en el art. 22.1 del RGV, pero no viene su definición. Según el DLE es un "Pequeño aparato empleado para llamar o avisar mediante la emisión rápida de sonidos intermitentes".*

[1938] *Bocina.*

[1939] *Balizamiento.*

[1940] *Barrera de seguridad.*

[1941] *Barrera punzante.*

[1942] *Pretil.*

44. Catadióptrico. Dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

No se considerarán catadióptricos:

- Las placas de matrícula retrorreflectantes.
- Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.
- Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

45. Luz de marcha atrás. Luz utilizada para iluminar la vía por detrás del vehículo y para advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

46. Luz indicadora de dirección. Luz utilizada para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

46. Luz de frenado[1943]**:** Luz utilizada para indicar, a los usuarios de la vía que circulan detrás del vehículo, que el conductor de éste está accionando el freno de servicio.

[1938] *No figura el término ni en la Ley, ni en el RGC, ni en el RGV. El DLE da una definición bastante limitada ya que dice que es: "En un automóvil y otros vehículos, dispositivo mecánico o electrónico que emite señales acústicas". El Reglamento de circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918 indicaba que: "Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente, pero que en tiempo ordinario pueda oírse a distancia de 300 metros para las motocicletas y un kilómetro para los de las restantes categorías", lo que evidentemente aclaraba mucho más que la normativa actual.*

[1939] *Se entiende por balizamiento la utilización de determinados elementos fácilmente perceptibles por el conductor, con objeto de destacar la presencia de los límites de las obras y de las ordenaciones de la circulación a que den lugar. (Norma 8.3-IC "Señalización de obras" de la Instrucción de carreteras)*

[1940] *Sistema de contención de vehículos empleado en los márgenes y medianas de las carreteras. (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras. 1996)*

[1941] *Debiera contemplarse, al menos, en el RGC. Es un dispositivo utilizado por las fuerzas de seguridad que consistente en unas barreras extensibles de pinchos de metal, utilizado para la detención de vehículos a cualquier velocidad. Los pinchos son huecos y se clavan en el neumático del vehículo al pasar éste por encima de la barrera, facilitando su deshinchado. La estructura basculante de la base hace que los pinchos se inclinen en dirección a la rueda a medida que el coche pasa sobre ellos, asegurando el ángulo perfecto para la máxima penetración del pincho dentro de la rueda. Esta característica permite que el dispositivo sea efectivo en ambas direcciones. Una vez el pincho se clava en el neumático, las ruedas se deshinchan progresivamente, reduciendo la velocidad del vehículo que terminará deteniéndose.*

[1942] *Barrera de seguridad específicamente diseñada para bordes de tableros de puentes con el fin de evitar la caída de los vehículos al vacío.*

[1943] *El Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V. editado por el Ministerio de industria (última revisión: 01.10.2017), señala al referirse en su punto 4.5 a las "Luces de frenado":*

48. Luz de gálibo. Luz instalada lo más cerca posible del borde exterior más elevado del vehículo y destinada claramente a indicar la anchura total del vehículo. En determinados vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.

49. Señal de emergencia. El funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección del vehículo para advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía.

50. Luz antiniebla delantera. Luz utilizada para mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.

51. Luz antiniebla trasera. Luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa[1944].

[1945] *Luz de avería.*

52. Luz de alumbrado interior. Luz destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía[1946].

53. Luz de estacionamiento[1947]. Luz utilizada para señalizar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.

[1948]*Amarillo auto (color).*

[1949]*Amarillo selectivo (color).*

- *Todo vehículo de las categorías M, N y O debe estar provisto de dos luces de frenado de color rojo, situadas en los bordes exteriores de la parte trasera del vehículo y una tercera luz de freno de color rojo, situada sobreelevada en la parte trasera del vehículo.*
- *Los vehículos matriculados a partir del 01/01/2000 de la categoría M_1, 10/07/2011 de la categoría N_1 completos y 10/01/2013 de la categoría N_1 completados, deben llevar una tercera luz de freno. Esta prescripción no es exigible, para los N_1 chasis cabina, ni N_1, con espacio de carga abierta.*
- *Todo vehículo equipado con sistema de ralentización, puede estar equipado con un dispositivo que active las luces de frenado cuando entre en funcionamiento dicho sistema.*

[1944] *Es difícil entender porque se detalla tanto la función de la luz antiniebla delantera y se despacha tan simplemente la función de la antiniebla trasera. El RGC corrige esta situación en su Art. 106.2) al indicar que la "luz antiniebla trasera solamente deberá llevarse encendida cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean especialmente desfavorables" y esto es lo que debiera decir esta definición. Añade seguidamente: "como en el caso de niebla espesa, lluvia muy intensa, fuerte nevada o nubes densas de polvo o humo".*
Sería interesante que esta definición y el RGC aclarasen lo que es niebla densa. En Alemania se aplica un límite de 50 km/h en todas las carreteras si la visibilidad, a causa de la niebla, es inferior a 50 metros. Si la visibilidad es inferior a esta cifra el vehículo debe adaptar su marcha. También indica que sólo se deben utilizar las luces antiniebla traseras cuando la visibilidad es inferior a 50 metros.

[1945] *El término figura en el artículo 9 del Anexo II del RGC. Se actúa de la misma forma que con la luz de emergencia.*

[1946] *La luz de alumbrado interior del habitáculo, es obligatoria para los vehículos destinados al servicio público de viajeros y los de alquiler con conductor, siendo optativo para el resto de vehículos. (Anexo X del Reglamento General de Vehículos). (Ver Art. 6 Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE núm. 89, de 13 de abril).*

[1947] *Muchos turismos cuentan con ella, aunque muchos conductores lo desconocen o nunca la han usado. Son las luces de posición de un solo lado. Se dejarán puestas unas u otras según el lado donde se estacione. La forma de encenderlas, es dejando puesto el intermitente del lado que quieras y quitar la llave del contacto o, a veces, encendiendo el intermitente sin tener la llave de contacto puesta.*

[1948] *Color ámbar o anaranjado.*

54. Plataforma. Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada y los arcenes.

[1950] *Cuneta.*

[1951] *Tajea o tarjea.*

55. Calzada. Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

[1952] *Calzada sin salida.*

[1953] *Camino agrícola.*

56. Carril[1954]. Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

57. Carril para vehículos con alta ocupación. Aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación[1955].

[1956] *Carril reservado.*

[1957] *Carril bus.*

[1949] *El amarillo selectivo se forma suprimiendo la parte de longitud de onda más corta de la luz proyectada, es decir, el azul y un poco de verde. Esas ondas, al ser difíciles de procesar por el sistema visual, provocan reflejos sobre la lluvia, niebla, nieve y problemas con los destellos.*

[1950] *Zanja longitudinal abierta en el terreno junto a la plataforma con el fin de recibir y canalizar aguas de lluvia.*

[1951] *Una tajea o tarjea es una obra de paso (empleando un término más técnico), o alcantarilla (nombre común que se le suele utilizar habitualmente). Es una construcción que permite el drenaje transversal de las aguas superficiales bajo otra infraestructura, como un camino, carretera o vía férrea. Fue una de las 4 primeras señales de tráfico referidas a los obstáculos en la vía como Anexo C en el Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles, firmado en París el 11 de octubre de 1909. Allí figuraba con el nombre de "tarjea transversal" y se refería a canales transversales en la calzada que no estaban cubiertos.*

[1952] *Los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.*

[1953] *Vía de servicio destinada fundamentalmente para acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola. (Reglamento General de Carreteras 1994).*

[1954] *En algunos países iberoamericanos, como sucede en la Ley de Tránsito de Chile, se aproximan más a las definiciones en portugués (faixa de rodagem) y les llaman pistas de circulación.*

[1955] *Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación. No tiene sentido que se llame "alta ocupación" llevar simplemente otro pasajero o incluso a dos.*
El BOE núm. 46, de 21 de febrero de 2018 publicó la Resolución de 8 de febrero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2018. En esa reolución se señala que por él pueden circular motocicletas turismos (con dos o más ocupantes), taxis, vehículos mixtos adaptables y autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados. También permite que circulen por estos carriles los turismos clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y en la tarjeta de inspección técnica como de cero emisiones, y los vehículos con la señal V-15 aunque sólo lleven un ocupante (tendría que añadir provistos de la correspondiente tarjeta municipal de estacionamiento ya que no está prevista la obligación de circular con un certificado médico que acredite la discapacidad). Está prohibida la circulación del resto de vehículos y conjunto de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como los ciclos y ciclomotores.

[1956] *La definición la encontramos en el artículo 170.c) del RGC donde señala que una inscripción en un carril o zona reservada indica que ese carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses, taxis y ciclos.*

[1957] *El TRLTSV no menciona el término y su definición la encontramos en la señal S-51: Carril reservado para autobuses, del artículo 160 del RGC. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención taxi autoriza también a los taxis la*

[1958] *Carril compartido.*

[1959] *Carriles de cambio de velocidad.*

[1960] *Carril de aceleración o incorporación.*

[1961] *Carril de deceleración o salida.*

[1962] *Carril central de espera.*

[1963] *Carril de trenzado.*

[1964] *Carril en sentido contrario al habitual.*

[1965] *Carril reversible.*

[1966] *Carril adicional.*

---

utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.
No estaría permitida la circulación de autobuses de autoescuela cuando realizaran funciones de enseñanza o se estuviesen examinando, pero si cuando transportaran alumnos de la autoescuela, por ejemplo, al centro de exámenes.

[1958] *Este término no existe en el TRLTSV y es el carril que puede ser utilizado por más de un usuario vial: bus/taxi, bus/taxi/ciclos, peatones/ciclos, etc.*

[1959] *Son aquellos destinados a facilitar la incorporación o abandono de una determinada vía por parte de los vehículos, denominándose de aceleración y de deceleración respectivamente.*

[1960] *Este término se encuentra en el art. 72.4 del RGC: "Cuando un vehículo pretenda incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio del carril de incorporación, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada".*

[1961] *Debe penetrarse en él, si existe, lo antes posible cuando se desee abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía (art. 77 del RGC).*

[1962] *La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "Carril central de espera": "El carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar el tráfico".*

[1963] *Estos carriles están regulados en la instrucción de carreteras 3.1 IC, sobre el trazado de las vías y sus características.*
La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora las definición de "carril de trenzado" como aquel que está constituido por la unión de un carril de aceleración y uno de deceleración consecutivo".

[1964] *Este término se encuentra en los art. 41 y 144 del RGC. Son carriles, debidamente señalizados, en los que la autoridad encargada de la regulación del tráfico puede habilitar la circulación en sentido contrario al habitual, por razones de fluidez, cuando las calzadas disponen de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha*

[1965] *Este término se encuentra en el art. 40 del RGC, donde señala que " En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida, al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche".*

[1966] *Este término se encuentra en el art. 42 del RGC, que indica "En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada.*
La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará "debidamente señalizada".

[1967] *Carril adicional para circulación lenta.*

[1968] *Banda.*

[1969] *Pista.*

58. Acera[1970]: Zona longitudinal de la carretera[1971] elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

[1972] *Bordillo.*

[1973] *Andén.*

[1974] *Paseo.*

[1975] *Bulevar.*

[1976] *Alameda.*

[1977] *Zona 30.*

[1978] *Área de descanso.*

[1967] *Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad desviarse de los carriles principales, facilitando, el adelantamiento por los vehículos más rápidos. (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras- 1996)*

[1968] *En el Decreto de 22.07.1958, modificando algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) figura: "**Vía o banda**, como término aislado, significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos".*

[1969] *Ese mismo Decreto la define como: "Toda vía pública destinada a la circulación de vehículos de determinadas características".*

[1970] *Habría que añadir que puede ser utilizada para el estacionamiento de ciclos, si una ordenanza municipal así lo permite.*

[1971] *No indica donde va colocada y da a entender que forma parte de la carretera y no que está adosada a ella. Debería decir algo así: "Construcción longitudinal, normalmente elevada, adosada a uno o a ambos lados de la calzada, destinada preferentemente para ser usada por los peatones.". En América recibe también nombres como andén o vereda.*

[1972] *Encintado de una acera o arcén. (IAP11). El bordillo, cordón o sardinel es el lugar de unión entre la acera transitable por peatones y la calzada transitable por vehículos. Suele implicar un pequeño escalón de unos cinco o diez centímetros entre ambas superficies. Esto evita que tanto el agua como los vehículos invadan la acera.*

[1973] *El DLE lo define como la acera de un puente o un corredor o sitio destinado para andar. La instrucción 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de carreteras de 1964 lo define como "acera elevada".*

[1974] *El DLE señala que es un lugar o sitio público para pasearse, lo cual no aclara mucho.*

[1975] *El DLE lo define como: "1. Calle generalmente ancha y con árboles. 2. Paseo central arbolado de una avenida o calle ancha." En otros países lo definen como una franja de tierra arbolada entre la calzada y la acera y también como una franja de tierra arbolada que separa sentidos de circulación.*

[1976] *El DLE afirma que puede ser un "paseo con álamos" o "un paseo con cualquier clase de árboles".*

[1977] *La velocidad máxima de los vehículos está limitada a 30 km/h, las aceras y la calzada están segregadas y los peatones no tienen prioridad.*

[1978] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.5 como: "los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistas, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación".*

*El 29 de junio de 2011 se inauguró la **primera área de descanso canina** por parte del RACE y de la empresa Royal Canin, en colaboración con el área de servicio TUDANCA. Se encuentra en el km 152 de la A-1 (Burgos), en la localidad burgalesa de Aranda de Duero. Cuenta con una zona exclusiva para perros delimitada con una valla para que puedan correr, refrescarse, jugar y descansar antes de emprender de*

[1979] *Área de servicio.*

[1980] *Área de estacionamiento.*

[1981] *Aparcamiento seguro.*

[1982] *Zona de servicio.*

[1983] *Zona de intervención.*

[1984] *Zona de rodadura.*

[1985] *Zona de afección de la carretera.*

[1986] *Zona de frenado de emergencia.*

[1987] *Congestión*

[1988] *Atasco*

---

nuevo el viaje. También tiene fuentes, bancos y arenero (siendo este último denominado "pipi-can" en el folleto de la DGT dedicado al perro y la seguridad vial).

[1979] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.2 como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".*

[1980] *Superficie destinada exclusivamente al estacionamiento de vehículos. En Sudamérica se llama "playa de estacionamiento".*

[1981] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, los define, en su art. 26.6 como: "aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte, en condiciones de seguridad, ubicados en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia".*

[1982] *Término que figura en el art. 72.1 del RGC. El Reglamento General. de Carreteras, en su art.56 las define como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".*

Otra definición, esta vez referida a las autocaravanas la encontramos con el nombre de área de servicio o de acogida, en la Instrucción 08/V-74 de la DGT que afirma que "se trata de instalaciones específicamente concebidas para dar servicio o acogida a las autocaravanas facilitando una serie de servicios necesarios para estos vehículos, fundamentalmente: estacionamiento, suministro de agua potable y lugar para el vaciado de depósitos".

[1983] *Término que figura en el art. 5.4 del Reglamento General de Carreteras. La Ntp 291 (nota técnica de prevención del INSHT) la define como "aquella en la que las consecuencias de los accidentes producen un nivel de daños que justifica la aplicación inmediata de medidas de protección".*

[1984] *Término que figura en el art. 42.1 del Reglamento General de Carreteras. Es la capa superior de una vía por donde pueden circular los vehículos.*

[1985] *Este término figura en el art. 7.4 del Reglamento General de Carreteras. La zona de afección de una carretera del Estado "consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas (artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras".*

[1986] *Definición contenida en la señal S-16 del Reglamento General de Carreteras. "Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado."*

[1987] *Es lo que se conoce popularmente como "atasco" y se produce cuando el tráfico se detiene por la presencia excesiva de vehículos en la corriente circulatoria.*

[1988] *La congestión se produce porque los vehículos se paran por interferencia de otros.*

[1989] *Corredor de emergencia.*

[1990] *Embotellamiento*

[1991] *Intercalado.*

[1992] *Entrelazado.*

[1993] *Datos del movimiento de los vehículos.*

[1994] *Paso de salida.*

[1995] *Paso de carruajes.*

[1996] *Vado.*

[1997] *Cochera.*

[1998] *Zona reservada a carga y descarga.*

[1999] *Operaciones de carga y descarga.*

[2000] *Zona reservada para uso exclusivo de minusválidos.*

[1989] *En algunos países europeos, como es el caso de Alemania, Austria, Chequia, en caso de emergencia por accidente, los conductores desplazan sus vehíuclos, utilizando también el arcén, a los laterales para dejar un corredor libre por el que pueden circular los vehículos de emergencia. Esta forma de actuar figura en el Código de Circulación de esos países.*

[1990] *Se produce cuando la vía no tiene la anchura suficiente para que pasen todos los vehículos o porque se estrecha por diseño, por obras o por otras causas.*

[1991] *En varios países europeos, como Alemania, cuando se produce un atasco de tráfico en una intersección se debe utilizar el sistema denominado "intercalado", significa que los coches deben moverse alternativamente, uno por dirección, sin importar quien llega circulando por la derecha.*

[1992] *La congestión se produce cuando muchos vehículos tratan de cambiar de carril de forma simultánea.*

[1993] *En inglés se conoce como "Floating car data" o "Floating cellular data". Es un conjunto de datos sobre un vehículo en desplazamiento: la localización GPS del vehículo, su sentido de marcha, su velocidad instantánea, su identificación única, la actualización en segundos de los datos, etc. Se asigna un identificador a cada vehículo, aunque los datos se toman de forma anómima. Se puede seguir a un vehículo durante todo su trayecto. Estos datos pueden ser utilizados para estimar el tiempo de recorrido sobre un tramo concreto y así poder comunicar a los automovilistas el tiempo que necesitan para recorrerlo. También detectan los atascos y los conductores reciben propuestas de desviación para evitarlos. Estos datos ayudan a la mejora de la gestión de las carreteras y a proponer mejoras en ellas.*

[1994] *Este término figura en el art. 91.c) del Reglamento General de Carreteras. Es el espacio concreto donde se inicia la salida de un sitio o lugar.*

[1995] *En algunas fincas señoriales de las grandes ciudades todavía se conservan señales en las paredes indicando "Paso de carruajes" por los que accedían al patio interior, carros y coches de caballos.*

[1996] *El DLE lo define como "modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas para facilitar el acceso de los vehículos a los locales y viviendas". En la normativa de tráfico no tendría que referirse sólo a la obra sino también al espacio longitudinal que comprende el vado y las implicaciones que supone no respetarlo.*

[1997] *Es un término que no está definido pero que sin embargo figura en el art. 1.2.c) del RGC. En algunos países americanos es el equivalente a una plaza de garaje. El DLE dice que es "un sitio donde se encierran los coches y autobuses".*

[1998] *Este término figura en el art. 39.2c) de esta Ley. La ordenanza municipal de Benidorm la define como "la limitación de espacio sobre la vía pública, señalizado como tal, donde tan sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos comerciales, por el tiempo estrictamente necesario para realizar las u operaciones mencionadas, no pudiendo quedar estacionados en éstas, una vez finalizadas las mismas".*

[1999] *Figura en el artículo 16 del Reglamento General de Carreteras. Consiste en trasladar unas mercancías desde un vehículo comercial a un establecimiento u otro inmueble y viceversa.*

[2000] *Este término figura en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGC.*

59. Zona peatonal[2001]**:** Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo[2002].

[2003] *Itinerario seguro.*

[2004] *Camino escolar protegido.*

60. Refugio[2005]**:** Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.

61. Arcén[2006]**:** Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales[2007].

62. Intersección**:** Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel[2008].

[2009] *Intersección con prioridad.*

[2010] *Intersección con prioridad sobre vía a la derecha.*

[2011] *Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda.*

[2012] *Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha.*

[2013] *Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda.*

[2001] *Según la fundación RACC "son aquellas vías dedicadas funcionalmente a priorizar la circulación de peatones, pero también a facilitar el encuentro y la relación de éstos, de modo que el tráfico motorizado se limitaría al acceso a las viviendas de sus residentes, al servicio de carga y descarga de mercancías o emergencias. Dentro del grupo existen dos casos donde no se produce segregación entre calzada y acera y que corresponden a las denominadas vías peatonales y vías de prioridad para peatones (Calle residencial), señalizada ésta última por la legislación de tráfico mediante la señal S-28. Así como la diferencia esencial entre ellas se limita al grado de prioridad del peatón, determinada básicamente por el grado de permisividad respecto al flujo de vehículos (menos drástica en el segundo caso que en el primero), ambas situaciones tienen relación directa con el número de peatones que utilizarán dichas vías".*

[2002] *Debía haber mencionado los pasos para peatones.*

[2003] *Recorrido urbano protegido para facilitar la movilidad y accesibilidad de un determinado grupo de usuarios viales, especialmente peatones y/o ciclistas.*

[2004] *Recorrido en el que los escolares utilizan una ruta segura contando con la colaboración de vecinos y comerciantes que supervisan su desplazamiento hasta el centro escolar.*

[2005] *Zona de seguridad, elevada respecto a las calzadas, destinada a facilitar a los peatones el paso de las vías o el acceso a los vehículos de transporte público. (Recomendaciones para el proyecto de intersecciones. MOP 1967)*

[2006] *En muchos países iberoamericanos al "arcén" se le llama "berma" o "banquina"..*

[2007] *No son circunstancias excepcionales ya que muchos vehículos tienen que circular siempre si es transitable y suficiente, debiera indicar "para la circulación de determinados vehículos, peatones y animales".*

[2008] *Intersección es la zona en la que confluyen dos o más vías. La expresión "a nivel" en la normativa de tráfico se refiere "al mismo nivel", tal como sucede en "paso a nivel". Lo contrario es "a desnivel" o "a distinto nivel".*

La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define la intersección como "el nudo viario en el que todos los movimientos se realizan en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye las vías de giro y, eventualmente, otras vías para pasar de una carretera a otra".

[2009] *Definición contenida en la señal P-1: Intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[2010] *Definición contenida en la señal P-1. a: una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[2011] *Definición contenida en la señal P-1. b): una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[2012] *Información contenida en la señal P1.c): una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[2014] *Intersección con circulación giratoria.*

[2015] *Intersección en forma de T.*

[2016] *Intersección en Y.*

[2017] *Intersección en cruz.*

[2018] *Intersección en forma de X.*

[2019] *Encuentro de vías.*

[2020] *Bifurcación.*

[2021] *Convergencia.*

[2022] *Cruce.*

63. Glorieta[2023]:[2024] Tipo especial de intersección caracterizado por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación

---

[2013] *Información contenida en la señal P1.d): una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

[2014] *Información contenida en la señal P4: intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.*

[2015] *En las recomendaciones para el proyecto de intersecciones de la Dirección General de Carreteras se define como "una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos ramales sea superior a 60º).*

[2016] *En esas mismas recomendaciones se define como "una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos de ellos sea inferior a 60º".*

[2017] *En esas recomendaciones se clasifica como "una intersección de cuatro ramales cuando el ángulo mínimo sea superior a 60º.*

[2018] *Idem. cuando alguno de los ángulos sea inferior a 60º.*

[2019] *Término que encontramos en el artículo 43.2 del RGC y que ya figuraba en el artículo 22 de la redacción inicial del Código de la Circulación de 1934. Parece pues que se ha mantenido por inercia ya que un encuentro de vías es una intersección y este último término no figuraba en aquel Código.*

[2020] *La aplicación ARENA establece que es una separación de flujos de tráfico.*

[2021] *La aplicación ARENA indica que es la unión de flujos de tráfico.*

[2022] *Es una intersección o encuentro de vías. El Código de la Circulación lo consideraba un "sitio donde se encuentran dos caminos: si uno de ellos nace o termina en el sitio, se denomina bifurcación."*
El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo definía como: "El punto de encuentro de dos o más vías públicas".

[2023] *La instauración de la glorieta significó el abandono de la tradicional preferencia para los vehículos que se aproximaban por la derecha. Se volvió a la época inicial del tráfico donde tenía preferencia quien llegaba primero. La señal S-200 puede estar preseñalizando la glorieta para indicar las direcciones de las distintas salidas de la glorieta. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía. La existencia inequívoca de un anillo circular también se considera que identifica a una glorieta.*
Si en un macizo central se encuentra la señal R-402 (intersección de sentido giratorio obligatorio) no implica que se trate de una glorieta y puede ser una plaza donde sea obligatorio el movimiento giratorio de los vehículos. Esta señal no es preceptiva ya que no existe una norma que obligue a su colocación.
La glorieta según las Recomendaciones sobre Glorietas del Ministerio de Fomento, de 1999, tiene que tener 4 o más metros de diámetro.
Las glorietas se construyen para redistribuir mejor la circulación donde el cruce de vehículos plantea serios problemas, salvo que se sigan las normas establecidas. Son un tipo especial de intersección caracterizada porque los tramos que en ella confluyen se comunican a través de un anillo -con circulación rotatoria alrededor de una isleta central- cuyo fin es acomodar los vehículos para que puedan salir de ella con seguridad.
¿Por dónde se debe circular? En las de más de un carril, por el derecho -siempre se circula bien, si se hace por la derecha-, pero podremos hacerlo mejor cuando usemos otros carriles si las circunstancias permiten

rotatoria alrededor de una isleta central[2025]. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas[2026] en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.[2027]

[2028] *Mini-glorieta.*

[2029] *Turbo glorieta.*

[2030] *Plaza.*

---

elegir el que mejor convenga a nuestro destino, sin olvidar que el objetivo final será siempre salir de ellas por la derecha. Algunos se aferran a distinguir si la glorieta está en vía urbana o interurbana. Conviene advertir que las normas de circulación son claras (el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley por la derecha) para vías interurbanas (art. 15 TRLTSV). No quiere decir que en ellas, si existen y se puede, no se utilice el resto de los carriles (art 16 c) TRLTSV). Otros argumentan que en urbanas son más benevolentes, al permitir utilizar (art. 16.d) TRLTSV) el carril que mejor convenga a su destino, olvidando que en estas situaciones su destino final será salir de la glorieta siempre por la derecha. Podremos circular siempre por el carril derecho, el izquierdo o el central, si existe, o adelantar vehículos por la izquierda o circular por la izquierda para facilitar la incorporación de quienes acceden, siempre manteniendo la idea de que al abandonar la glorieta, salvo que esté señalizado, se hará desde el carril de la derecha.
¿Dónde debemos situamos para efectuar un cambio de dirección a la derecha, en una vía circular de dos o más carriles en el mismo sentido? Para abandonar la glorieta debemos efectuar un cambio de dirección a la derecha. Así, la norma es clara: el conductor advertirá su propósito y, salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles. Esta aplicación, estricta sin duda, pero necesaria para asegurar la maniobra, permite afirmar que no se debe abandonar la glorieta desde los carriles interiores, salvo que la señalización lo permita

[2024] *Existe una tendencia a sustituir, en el habla y en los medios de comunicación, el término "glorieta" (galicismo) por el de "rotonda" (italianismo) acentuada por la aparición de las denominadas "turbo-rotondas" de origen holandés y que están empezando a salpicar la geografía española. La Unión Europea en sus Directivas también emplea el término "rotonda". En la América de habla hispana se usa más este último término, aunque en Colombia, por ejemplo, el Código de Tránsito se decanta por usar glorieta.*

[2025] *La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define a la glorieta como "un tipo de intersección constituida por una calzada anular (generalmente circular) con sentido de circulación único y prioritario, en la que las conexiones o los accesos a las vías que concurren son interdependientes".*
En las glorietas españolas la circulación a través de la calzada anular se realiza en sentido antihorario. La circulación en una glorieta se basa en la prioridad de paso de los vehículos que circulan por el anillo ante los que pretenden entrar en ella procedentes de los accesos.

[2026] *Se podía diferenciar este tipo de glorietas denominándolas "rotondas partidas". Una definición mejor sería: "Una rotonda partida es un tipo de intersección compuesta de una estructura vial de forma oval o circular cortada por una vía principal, en la que los vehículos que circulan por ella la atraviesan directamente, pudiendo acceder también a los tramos secundarios rodeándola parcialmente. El resto de los vehículos provenientes de los otros tramos pueden acceder a esa vía principal, así como continuar de frente, rodeándola también parcialmente. También está acondicionada para realizar el cambio de sentido".*

[2027] *El RGC no obliga a que estén preseñalizadas y no prohíbe la existencia de semáforos tanto a la entrada como en su interior.*

[2028] *En las Recomendaciones sobre Glorietas del Ministerio de Fomento de 1999 se indica que una mini-glorieta tiene un diámetro de menos de 4 metros.*

[2029] *No están reguladas en el RGC, pero se están instalando en algunos lugares de España. La turbo glorieta, tiene el aspecto de una isla central de forma no circular, que canaliza el tráfico desde las entradas y a lo largo de la calzada anular según el destino que se quiera seguir. Con este diseño se elimina la preferencia del carril exterior, y todos los carriles pasan a tener utilidad, siendo el propio carril el que guía al conductor hacia la salida previamente seleccionada.*

[2030] *El DLE la define como el "lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles".*

[2031] *Plaza de circulación giratoria.*

[2032] *Plazuela.*

64. Paso a nivel[2033]: Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

[2034] *Paso a nivel con barreras.*

[2035] *Paso a nivel sin barreras.*

[2036] *Paso elevado o superior*

[2037] *Pasarela peatonal.*

[2038]*Paso subterráneo o inferior.*

[2039]*Paso para peatones (o paso de peatones).*

[2040]*Paso rebajado.*

[2041]*Paso de cebra.*

[2042] *Jerarquía vial.*

65. Carretera. Vía pública pavimentada situada fuera de poblado[2043], salvo los tramos en travesía.

[2031] *El artículo 87.c.1) del RGC la considera sinónimo de glorieta a efectos de adelantamiento.*
[2032] *Plaza pequeña.*
[2033] *Las Directivas de la Unión Europea son un poco más precisas y lo denominan "paso ferroviario a nivel".*
[1849] *En la aplicación ARENA indica que es el "cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea que está dotado de barreras accionadas manualmente o en forma automática".*
[1850] *En la aplicación ARENA indica que es el "cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea en el que no existe barrera".*
Están señalizados con la señal P-11 o P-11 a (más de una vía férrea). Esta señal contiene una cruz de San Andrés.
[1851] *Lugar o sitio por donde se pasa, utilizando una altura superior, de una parte a otra.*
[1852] *Paso elevado para peatones que suele cruzar vías importantes para facilitar pasar de una acera a otra o bien para comunicar en autopistas o autovías una estación de servicio con instalaciones a ambos lados de la vía.*
[2038] *Lugar o sitio por donde se pasa, caminando bajo tierra, de una parte a otra.*
[2039] *Debiera de figurar dentro de estas definiciones. Hay que leer la marca vial que figura en el art. 168 c) del RGC para saber de qué se trata: "Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada,* ***indica un paso para peatones,*** *donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas." En algunos ayuntamientos las alternan con líneas de colores rojos o azules para acentuar su visibilidad y ante las críticas, algún técnico municipal ha señalado que lo que hay en el suelo no son rayas blancas y rojas por ejemplo, sino un fondo rojo sobre el que se han pintado rayas blancas y eso, en su opinión, no va contra lo dispuesto en el RGC. También no dejan de ser pasos para peatones los pasos elevados y los pasos subterráneos, aunque no entren en la definición de aquellos.*
[2040] *Este término figura en el art. 91.d) del RGC. Parte de la acera cuya superficie horizontal es más baja que en el resto, con el fin de facilitar el tránsito de sillas de ruedas.*
[2041] *El DLE lo define como: "En una vía pública, espacio marcado con rayas anchas paralelas a la acera, por el que, en ausencia de otra señal reguladora, pueden cruzar los peatones con preferencia sobre los vehículos". En España ni el TRLTSV ni el RGC reconocen esta palabra aunque encontramos el término"cebreado" dos veces en el RGC.*
[2042] *Consiste en asignar una mayor o menor importancia a cada vía en la distribución del tráfico.*
[2043] *Estaría mejor si recordase que está concebida principalmente para su uso por vehículos de motor.*

[2044] *Carretera nacional.*

[2045] *Carretera pavimentada.*

[2046] *Carretera no pavimentada.*

[2047] *Carretera militar.*

[2048] *Red de carreteras.*

[2049] *Red "E".*

66. Autopista. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal ***para la exclusiva circulación de automóviles***[2050] y que tiene las siguientes características:

a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

Según el DEL es un "camino público, ancho y espacioso, pavimentado y dispuesto para el tránsito de vehículos". Vemos que esta definición no es muy apropiada ya que asimila carreteras con calles.

[2044] *Las Carreteras Nacionales en España son las vías de titularidad estatal, generalmente de calzada única, gestionadas por el Ministerio de Fomento y que forman, junto con las Autovías y Autopistas del Estado, la denominada Red de Carreteras del Estado.*

La nomenclatura de las mismas es de la forma N-??? (excepto para las Carreteras Radiales principales), y se encuentra normalizada de acuerdo a la siguiente regla establecida en el cuarto Plan General de Carreteras de 1939-41 (llamado Plan Peña por haber sido diseñado bajo el mandato del ingeniero y ministro Alfonso Peña Boeuf):

- *La primera cifra corresponde al sector entre Carreteras Radiales donde nacen. En el sentido de las agujas del reloj, esa cifra es la de la carretera radial. Por ejemplo, las que tienen un 2, nacen entre la N-2 y la N-3, correspondientes a las actuales A-2 y la A-3.*
- *La segunda cifra indica la distancia en línea recta desde Madrid hasta el lugar en el que se encuentre el origen de la carretera, en kilómetros y dividida entre 100: de 0 a 99 km = 0, de 100 a 199 km = 1, etc.*
- *La tercera el número de orden, teniendo en cuenta que si es par, es una nacional transversal, es decir, no tiene dirección hacia Madrid, y si es impar, es radial (dirección Madrid).*

Además el orden de kilometraje es siempre decreciente hacia Madrid para las radiales, y decreciente en sentido horario para las transversales.

[2045] *Carretera que cuenta con varias capas apiladas en su superficie para protegerla. Esas capas pueden ser de hormigón, asfalto, adoquines, etc.*

[2046] *Carretera cuya superficie de rodadura está conformada por gravas o afirmado, suelos estabilizados o terreno natural.*

[2047] *En España no está definida pero, por ejemplo, el Código de la Circulación italiano la define como "aquella destinada en exclusiva al tráfico militar".*

[2048] *Conjunto de carreteras situado en una determinada área.*

[2049] *La Red internacional "E" consiste en un sistema de carreteras implantado por el Acuerdo Europeo sobre las principales arterias internacionales, firmado en Ginebra el 17 de noviembre de 1975 y sus enmiendas.*

[2050] *Esta definición está prácticamente repetida en la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras. Al igual que en el caso de vía para automóviles, no se cumple lo señalado en la definición. El artículo 38.3 del RGC permite la circulación excepcional de vehículos especiales o en régimen de transporte especial que exceden de las masas o dimensiones establecidas en el RGC, bajo ciertas condiciones. A su vez, el artículo 71.2b) del RGC permite circular por autopistas a vehículos especiales que trabajen en operaciones de limpieza, conservación, señalización o, en general, de reparación de vías. Hay que recordar que, en la definición de automóvil, se excluyen los vehículos especiales.*

67. Autovía[2051]. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características:

- Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel[2052] ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.

[2053] *Concesionario de autopistas.*

[2054] *Carretera multicarril.*

[2055] *Vía.*

68. Vía para automóviles[2056]**:** Vía reservada exclusivamente[2057] a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.

[2058] *Vía rápida.*

[2051] *Este término inicialmente utilizado en España se está empezando a usar en Iberoamérica. La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, simplifica esta definición, pero no la varía.*
Eso no impide que en España sigan existiendo otras vías que la Norma 8.1-1C señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 83, de 5 de abril de 2014), califica como "carreteras de calzadas separadas" cuando no reúnen todas las condiciones exigidas a las autopistas y autovías.
[2052] *Vemos que además de los pasos a nivel en los que siempre está presente una línea de ferrocarril, existen cruces a nivel en los que no es obligatorio esa presencia.*
[2053] *Se encargan de la construcción, conservación y explotación en régimen de concesión de las autopistas en España. Estas sociedades concesionarias están constituidas o participadas por una sola empresa matriz o por varias empresas de actividades vinculadas a infraestructuras de transporte. El periodo y las condiciones de explotación de las concesiones, vienen determinadas por la administración central o autonómica de la que dependa cada autopista. La gran mayoría de las autopistas en España pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, y solo unas pocas dependen de alguna comunidad autónoma.*
[2054] *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define como: "las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces de nivel.*
En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad".
[2055] *Es todo camino, calle o carretera, público o privado, destinado al uso de una colectividad indeterminada de usuarios.*
[2056] *El Reglamento General de Circulación 1428/2003 introdujo la denominación "vía para automóviles" para sustituir a la de "vías rápidas" y la añadió al Anexo I de la Ley. Se pensó que el nombre "vías rápidas" inducía a una velocidad excesiva. Fue la asociación "Stop Accidentes" la que solicitó el cambio de denominación principalmente por los accidentes que estaban teniendo lugar en Galicia en ese momento.*
La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) abandona el término "vía para automóviles" y lo sustituye por "carretera multicarril" dejando claramente indicado que es diferente de una "vía convencional".
[2057] *El punto 19 define al automóvil como vehículo de motor, por lo tanto, no podrían circular por estas vías, vehículos que no tuviesen la consideración de vehículos de motor como son los ciclomotores, los cuadriciclos ligeros o las bicicletas, pero lo cierto es que pueden hacerlo salvo que haya una señal antes de entrar en la vía que lo prohíba. La posibilidad está contenida en el artículo 48 del RGC en su punto 1.a) 2º, donde señala, "En* ***carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles****...", con lo que si viene a ser una carretera convencional también pueden circular otros vehículos que no sean automóviles.*
El artículo 128 del Reglamento General de Circulación permite, al no prohibirlo, circular animales y vehículos de tracción animal por este tipo de vías.

[2059] *Vía de giro.*

[2060] *Vía circular.*

69. Carretera convencional. Carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles[2061].

[2062] *Itinerarios de interés general.*

[2063] *Carretera 2+1.*

[2064] *Carretera 2+2.*

[2065] *Carretera de circunvalación.*

[2066] *Carretera de montaña.*

[2067] *Viaducto.*

[2068] *Ronda o ronda de circunvalación.*

[2058] *Este término figuraba en la primera versión de la LTSV. Fue sustituido por el término "vía para automóviles" aunque sigue figurando en el Acuerdo Europeo sobre las Principales Vías de Tráfico Internacional (AGR) de 15 de noviembre de 1975 que España no firmó.*
La Ley37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) suprimió el término "vía rápida" porque no era necesaria una categoría especial para estas carreteras convencionales cuyo nombre implicaba además un mensaje contrario a la seguridad viaria.

[2059] *La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras señala que, en una intersección, vía de giro es la vía o carretera que une otras dos que concurren en ella.*

[2060] *Este concepto figura en el artículo 57.1.c) del RGC y debiera definirse.*

[2061] *El Art. 48 del RGC en su apartado 1a) 2º señala: "En carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y en el resto de carreteras convencionales...", deja muy claro, que la vía para automóviles es una carretera convencional. Sin embargo, vemos como la Ley no la considera una carretera convencional. Sin embargo, se ha optado sorprendentemente por dar preferencia al RGC sobre el TRLTSV y una "vía para automóviles" no deja de ser una carretera convencional.*
La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define como: "las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril".

[2062] ***Itinerarios de interés general.*** *Son aquellos en los que concurre alguna de las siguientes circunstancias:*

- *Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.*
- *Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.*
- *Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.*
- *Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido (Art. 11 Reglamento General. de Carreteras).*

[2063] *Término utilizado en los países anglosajones para indicar una carretera con dos carriles en un sentido y uno en otro.*

[2064] *Idem para carreteras con dos carriles en ambos sentidos. Ambos términos son una forma cómoda de referirse a este tipo de carreteras.*

[2065] *La que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella. (Reglamento General de Carreteras 1994).*

[2066] *Carretera que discurriendo por terrenos muy accidentados tengan un tráfico reducido o su funcionalidad sea un uso muy específico (turismo, deportes, etc.). (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras -1996).*

[2067] *El DLE lo califica como "Obra a manera de puente, para el paso de un camino sobre una hondonada".*

[2068] *Vía pública que rodea total o parcialmente una población enlazando las carreteras que afluyen a ella. (Norma 3.1-IC de la Instrucción de carreteras-1964). A veces, enlaza sólo calles o avenidas.*

[2069] *Variante de población.*

[2070] *Arteria.*

[2071] *Red arterial de una población o grupo de poblaciones.*

[2072] *Vía de servicio.*

[2073] *Vía de penetración.*

[2074] *Vía de distribución.*

[2075] *Vías de libre circulación.*

[2076] *Vía peatonal.*

[2077] *Vía pecuaria.*

[2078] *Vía verde.*

[2079] *Vía saturada.*

[2080] *Recta.*

[2081] *Curva.*

[2069] *Obra de modernización de una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano. (Reglamento General de Carreteras 1994).*

[2070] *El DLE da una definición que parece desfasada: "Calle de una población, a la cual afluyen muchas otras."*

[2071] *Según el artículo 122 del Reglamento General de Carreteras, son el conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.*

[2072] *Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. (Anexo del Reglamento General de Carreteras 1994).*

En el ámbito urbano la Ordenanza Municipal de Albacete la define como aquellas que tienen como finalidad esencial permitir el acceso peatonal y de vehículos a los edificios en ellas existentes.

[2073] *Son aquellas que canalizan la entrada y salida de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).*

[2074] *Son las que sirven para repartir la circulación a las diferentes zonas de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).*

[2075] *Son aquellas en las que está permitida la circulación peatonal y el tráfico rodado (ordenanza municipal de Albacete).*

[2076] *Son aquellas en las que sólo está permitido el tránsito de peatones (ordenanza municipal de Albacete).*

[2077] *El artículo 1 de la ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, las define como "las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero".*

[2078] *Es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias. Son usados por cicloturistas y senderistas.*

En el Código de la circulación francés se define vía verde como un camino reservado exclusivamente a la circulación de vehículos sin motor, de peatones y de jinetes.

[2079] *El término "saturada" sólo aparece en el RGC (art. 54.3d) para referirse a la circulación. Del contenido del artículo 83.2 del RGC se puede deducir lo que significa una vía saturada: "aquella en la que la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril".*

[2080] *El Código de la Circulación de 1934 la definía como el "tramo de vía urbana o interurbana que no cambia de dirección" y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: "Tramo de la vía pública que no cambia de dirección".*

[2082] *Curva de visibilidad reducida.*

[2083] *Mediana.*

[2084] *Paso de mediana.*

[2085] *Pavimento.*

[2086] *Pendiente.*

[2087] *Rasante.*

[2088] *Cambio de rasante.*

[2089] *Rampa.*

70. Poblado. Espacio que comprende edificios[2090] y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.

[2091] *Aglomeración.*

[2092] *Fuera de poblado.*

[2093] *Suelo urbano.*

[2081] *El Código de la Circulación de 1934 la calificaba como el "Trozo en el cual una vía urbana o interurbana cambia de dirección y el Decreto de 22.07.1958 la definía como: "Tramo de la vía pública en que ésta cambia de dirección".*

[2082] *En normas no vigentes tales como el Código de la Circulación de 1934 y el Decreto de 22.07.1958 encontramos la explicación de este término: "Aquella que no permite ver el ancho total de la calzada en una longitud mínima de doscientos metros".*

[2083] *Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas, no destinada a la circulación. (Reglamento General de Carreteras 1994)*

[2084] *Interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia. (Norma 3.1-IC – Trazado, de la Instrucción de Carreteras de 1996).*

[2085] *Parte superior de un firme, que debe resistir los esfuerzos producidos por la circulación, proporcionando a ésta una superficie de rodadura cómoda y segura. (6.1 y 2-IC-1989)*

[2086] *Inclinación de una rasante descendente en el sentido de avance. (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras-1996)*

[2087] *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: "la inclinación sobre la horizontal de un tramo de calle o carretera".*
Es un tramo de vía en el que no hay variaciones en su pendiente.

[2088] *El Código de la Circulación de 1934 lo calificaba como: "El lugar en que se encuentran dos tramos de distinta inclinación", mientras que el Decreto de 22.07.1958 sustituía la palabra "inclinación" por "pendiente".*

[2089] *Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance. (3.1-IC-1996)*

[2090] *La definición se queda un poco corta. El diccionario de la RAE señala que población es un conjunto de edificios y espacios.*

[2091] *Término que no aparece en el TRLTSV, pero si en el RGC, en cuyo artículo 36 se exige a los ciclistas que circulen en hilera cuando existan aglomeraciones de tráfico.*
En lo que respecta a un conjunto de edificaciones, una aglomeración urbana es un espacio formado por la zona urbana perteneciente a una ciudad y por las áreas suburbanas que se encuentran en sus alrededores.
En el Código de la Circulación de 1934 aparecía en el artículo 103 como sinónimo de poblado.

[2092] *Espacio sin edificaciones o con edificios aislados cuyas vías están situadas después de la señal de fin de poblado y antes de una nueva señal de entrada a poblado.*

[2093] *Suelo urbano es aquel que se encuentra en la ciudad o en el que existe un cierto desarrollo urbano por la existencia de ciertos servicios urbanísticos básicos (como puede ser luz, agua, saneamiento y acceso rodado) o cierta agrupación de edificaciones (aunque carezcan de los servicios urbanísticos básicos). (Alejandro J. Criado Sánchez).*

[2094] *Casco urbano.*

[2095] *Casco urbano consolidado.*

[2096] *Casco antiguo.*

71. Travesía[2097]. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías[2098] aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso[2099].

[2100] *Vía.*

[2101] *Red Vial.*

72. Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado.

[2102] *Vía de uso público.*

[2094] *El centro de la ciudad en una terminología más bien física o geográfica, pero no urbanística. (Alejandro J. Criado Sánchez).*
El DLE lo define como: conjunto de edificaciones de una ciudad, hasta donde termina su agrupación.
La Ley del Suelo de 1956 lo había definido en su art. 14 como "los sectores urbanizados a medida que la construcción ocupe dos terceras partes de la edificable en cada polígono".
En algunos países iberoaméricanos se denomina también "ejido urbano" aunque el DEL considera "ejido" al campo común de un pueblo, lindante con él, que no se labra, y donde suelen reunirse los ganados o establecerse las eras.
[2095] *Constituido por el núcleo de edificaciones agrupadas en forma normal, produciendo una trama claramente consolidada (Diputación de Salamanca. Texto refundido de la revisión de las normas subsidiarias y complementarias de ámbito provincial de Salamanca)*
[2096] *Es el núcleo histórico y monumental de las ciudades anteriores a los ensanches del siglo XIX y principios del XX.*
[2097] *Esta redacción considera por igual a todos los poblados y debemos tener en cuenta que en las Comunidades de población dispersa, como sucede en el norte de España podemos encontrar la señal de poblado y tardar en ver un conjunto de casas. Eso hace que la velocidad exigida en travesías no sea creíble para el conductor ya que éste no entiende porque debe ir a 50 km/h en lugares donde no se ven viviendas.*
El Código de Circulación de 1934, en su primera redacción definía "Travesía" como "Parte de vía interurbana comprendida dentro del casco de una población", es decir, exigía que la travesía atravesase el casco de una población, sin tener en cuenta los espacios deshabitados.
[2098] *En este caso pasaría a tener la consideración de vía urbana.*
[2099] *El artículo 46) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de septiembre), así como el artículo 122.2) del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm. 228, de 23 de septiembre), definen la travesía como "... la parte de carretera en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquéllas en al menos una de sus márgenes.*
En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público. En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al Ministerio de Fomento, previo informe del ayuntamiento correspondiente. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.
Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de explanación.
Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros".
[2100] *Ni en la Ley ni en el Reglamento de Carreteras encontramos su definición.*
[2101] *En España es sinónimo de red de carreteras.*

[2103] *Vía pavimentada.*

[2104] *Vía de acceso.*

[2105] *Vía pública.*

[2106] *Vía pública de atención preferente.*

[2107] *Vía cortada al tráfico.*

[2108] *Vía cortada con pilonas.*

[2109] *Vía sin salida.*

[2110] *Peaje.*

[2102] *Este concepto aparece varias veces en la Ley y la única definición la encontramos en el artículo 344 del Código Civil donde se señala: "Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales,* ***las plazas, calles,*** *fuentes y aguas públicas,* ***los paseos y obras públicas de servicio general,*** *costeadas por los mismos pueblos o provincias."*

[2103] *Vía revestida de material, es decir, tiene una superficie artificial. La capa que cubre la vía esta constituida por asfalto, cemento, adoquines u otro material similar para que esté firme y llano.*

[2104] *Convendría indicar lo que es una vía de acceso.*

[2105] *El DLE la define como "calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula el público". Para que sea de aplicación la Ley de Tráfico tiene que ser "apta para la circulación", tal como señala el art. 2 de la ley, es decir apta para que circulen personas, vehículos y animales o alguno de ellos.*

[2106] *El artículo 91 k) del RGC cita este tipo de vía, pero no aclara qué requisitos se exigen para recibir esa calificación. Pero ni en el RGC, ni en el TRLTSV, ni en el Catálogo Oficial de Señales (anexo 1 del RGC), ni en el Catálogo de Señales de Fomento, ni en las Instrucciones de carreteras de la Ley de Carreteras aparece una señal referida a una vía de atención preferente, lo que ha ocasionado que haya multitud de modelos. Lo más recomendable es poner las letras V.A.P. en blanco dentro de un rectángulo con fondo azul y reborde negro y debajo el texto "Vía de atención preferente". En las marcas viales se debería dibujar un rectángulo con reborde blanco y dentro, en el mismo color, el texto "VAP".*

La Ordenanza Municipal de Guadalajara señala que son aquellas que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y su intensidad de tráfico es superior a los 5.000 vehículos diarios y deben ser preservadas en el mayor grado posible, de afecciones a su capacidad, fluidez y seguridad de la circulación, siendo objeto de limitaciones urbanísticas y teniendo una consideración especial en cuanto a medidas de vigilancia del tráfico.

[2107] *Aquella vía que, por motivos de obras, accidentes, manifestaciones, procesiones, etc., se cierra durante un período de tiempo.*

[2108] *El fomento de la peatonalización en muchas ciudades se consigue instalando pilonas en las vías para impedir el paso de vehículos. Pueden ser fijas, automáticas, extraíbles o abatibles. El Catálogo Oficial de Señales debiera incluir señales específicas para estos casos. En cualquier caso, debiera estar señalizada esta circunstancia y el horario de aplicación. Por la noche debería reforzarse la iluminación de la zona.*

[2109] *Es la vía que no tiene continuidad y de la que normalmente un vehículo debe salir marcha atrás. Debe estar preseñalizada con la señal vertical S-15, en sus distintas variantes.*

[2110] *Se denomina peaje al pago que se efectúa como derecho para poder circular por una carretera. Anteriormente, se llamaba portazgo a la suma que debía pagarse para cruzar cierto límite (puerta) entre dos zonas territoriales. Puede pagarse de varias formas:*

Sistema de peaje abierto: Es aquel donde el usuario abona la tasa en el ingreso de la carretera afectada a este sistema, independientemente del kilometraje recorrido.

Sistema de peaje cerrado: Consiste en mantener controles de acceso a la carretera y tasas proporcionales a las distancias recorridas, en módulos establecidos, efectuándose el pago en cada salida.

Sistema de viñeta: Se paga el peaje por tiempo, es decir, por meses o años y se controla con una viñeta situada en el parabrisas del vehículo.

Sistema OBE o similar: Se lleva instalado en el vehículo un transmisor que se comunica con un detector situado a la entrada del peaje. Se denomina OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Es muy cómodo para el usuario aunque el servicio se cobra regularmente como gasto de mantenimiento del transmisor. Se cobra a través del banco cada cierto período de tiempo.

73. Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

[2111] *Rúa.*

[2112] *Calle.*

[2113] *Bocacalle.*

[2114] *Callejón*

[2115] *Calleja.*

[2116] *Callejuela.*

[2117] *Zona de preselección.*

[2118] *Camino.*

[2119] *Camino de herradura.*

[2120] *Camino Real.*

[2121] *Camino de ronda.*

[2111] *Este término es definido en el DEL como "Calle de un pueblo", lo que no es del todo cierto porque hay ciudades castellanas que lo utilizan pàra rotular sus calles. Por otra parte se mantiene en Galicia y Portugal, en idioma galacio-portugués, como calle en general..*

[2112] *Si comparamos esta definición con la número 65: Carretera, vemos que sería una "Vía pública pavimentada situada dentro de poblado"*

Según el DEL es la vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares.

[2113] *Según el DEL es la entrada o embocadura de una calle y también se denomina así a la calle secundaria que afluye a otra.*

[2114] *Según el DEL es un paso estrecho y largo entre paredes, casas o elevaciones del terreno.*

[2115] *Según el DEL es una calle estrecha.*

[2116] *Diminutivo de "calleja". No siempre tiene sentido despectivo y se puede encontrar el término "una callejuela pintoresca".*

[2117] *Zona situada normalmente antes de los semáforos, donde los carriles están pintados con líneas continuas para que los conductores elijan el que más conviene a su destino. En muchos países una vez que se entra en el carril preseleccionado se sanciona cambiar a otro.*

[2118] *El Código Civil, no define camino, a pesar de otorgarle una atención considerable.*

El art. 2.6) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras define a los "caminos" como aquellas vías que no tienen la consideración de carreteras:

a) Los caminos de servicio, *entendiendo por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.*

b) las vías forestales, de montaña y las vías pecuarias *clasificadas como tales por su legislación específica.*

c) los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.

En el Diccionario de la Lengua Española se pueden encontrar diferentes acepciones de "camino", destacando las dos primeras:

- Tierra hollada por donde se transita habitualmente.

- Vía que se construye para transitar.

El DLE define estrada como "Camino o vía que resulta de hollar la tierra".

[2119] *Según el DLE es el camino que es tan estrecho que solo pueden transitar por él caballerías, pero no carros.*

[2120] *Según el DLE es el camino construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia.*

Esos caminos también se encuentran mucho en América. Hoy se han superpuesto sobre estos antiguos caminos numerosas autopistas y autovías.

[2122] *Itinerario.*

[2123] *Sendero.*

[2124] *Estrada.*

74. Vía ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho[2125] permite el paso seguro de estos vehículos.

75. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido[2126].

[2127] *Ciclovía, ciclorruta o ciclopista.*

[2128] *Ciclocarril.*

[2129] *Ciclocalle.*

[2121] *Según el DEL es el camino exterior e inmediato a la muralla de una plaza o contiguo al borde de ella.*

[2122] *"Itinerario" se encuentra, en los tres primeros lugares de la definición en el DLE, como:*

- Perteneciente o relativo a un camino.

- Dirección y descripción de un camino con expresión de los lugares, accidentes, paradas, etc., que existen a lo largo de él.

- Ruta que se sigue para llegar a un lugar.

También existen algunas leyes autonómicas que definen estos conceptos; por ejemplo, la Ley 12/2001, de 15 de noviembre, de Caminos Públicos de Extremadura, en su artículo 2, define los caminos públicos de la suiente manera:

"Son caminos públicos las vías de comunicación terrestre de dominio y uso público, destinadas básicamente al servicio de explotaciones e instalaciones agrarias y que, por no reunir las características técnicas y requisitos para el tráfico general de vehículos automóviles, no puedan clasificarse como carreteras.

Se incluyen en este concepto las pistas forestales de los montes incluidos en el catálogo oficial de Montes de Utilidad Pública".

[2123] *El Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos regula las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias, y se ocupa, en su artículo 2, de su definición:*

"Sendero: *itinerario, tradicional o no, en forma de caminos, sendas, pistas o cañadas de titularidad pública local, de uso pedestre, a través del cual se pueden visitar lugares considerados de interés paisajístico, ambiental, cultural, histórico, religioso, turístico o social."*

En este caso, el concepto ya no se vincula a los usos agrícolas sino a la creación de una red viaria que facilite el tránsito de tipo turístico, naturalista o deportivo.

[2124] *Este término sigue figurando en el DLE como "Camino o vía que resulta de hollar la tierra". En español su uso se perdió pero se mantiene por ejemplo en el idioma galaico-portugués como "carretera" y en idioma inglés como calle, en la forma "street".*

[2125] *Debía indicarse un ancho para poder llevar esta denominación, tanto cuando se puede circular en un sentido o cuando se puede hacer en ambos.*

[2126] *En 2001 la DGT editó el "Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de carril bici".*

[2127] *Son términos usados en Iberoamérica para designar un "carril-bici" aunque alguno de ellos ya figura en la normativa de ciudades como Valladolid. Ciclovía se refiere a las vías urbanas, ciclorruta a las interurbanas y ciclopista a las vías no asfaltadas.*

[2128] *Se han empezado a instalar en varias ciudades y debía estar contemplado en el RGC. Un ciclocarril es un carril de la calzada en el que específicamente coexisten las bicicletas con otros automóviles. Se reconoce por las señales verticales y las marcas viales que se pintan en el mismo con un límite de velocidad, normalmente, de 30 km/h, una bicicleta y dos chevrones de ángulo abierto, denominados sharrows (de share, compartir, y arrows, flechas). Es el carril más a la derecha de los disponibles en la calle y tiene preferencia la bicicleta.*

[2129] *Una ciclocalle es lo mismo pero para aquellas calles estrechas con un sólo sentido y un solo carril.*

76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

78. Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

79. Senda ciclable[2130]***.*** Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

[2131] *Hecho de la circulación.*

[2132] *Progresión normal.*

[2133] *Maniobra.*

[2134] *Adelantamiento.*

[2135] *Rebasamiento.*

[2130] *Esta definición no se ajusta a lo expresado por el DLE ya que según éste es un camino "abierto principalmente por el tránsito de peatones y del ganado menor", es decir, no fue abierto por las autoridades, sino que se abrió de forma natural a través de su uso. En cualquier caso, debiera llamarse senda ciclopeatonal para dar a entender que en ella conviven peatones y ciclos. En Iberoamérica se utiliza también el término "bicisenda".*

[2131] *El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor entiende por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.*

No tienen la consideración de "hechos de la circulación" en relación con la LRCSCVM, en primer lugar, los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción de un seguro especial, en segundo lugar, los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, en tercer, y último lugar, no tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial.

[2132] *El "Manual del Conductor" editado por la DGT la define como el movimiento normal de un vehículo dentro de la corriente circulatoria adaptándose al ritmo general de esa corriente, sin alteraciones con respecto a su posición en la calzada.*

[2133] *El "Manual del Conductor" editado por la DGT la define como "cualquier variación sensible de la situación o posición del vehículo en la calzada".*

[2134] *No figura la definición de "adelantamiento" ni en la Sección VI del TRLTSV, ni en el artículo Capítulo VII del RGC, que se ocupan, en ambos casos, del adelantamiento, aunque se admite, en general, que es la maniobra que normalmente supone un desplazamiento lateral y que consiste en sobrepasar a otro vehículo en movimiento, de marcha más lenta, que circula delante del que se conduce para acabar situándose delante de él. En consecuencia, pareciera ser condición indispensable para que esta maniobra se realice que ambos vehículos se encuentren en movimiento pero debemos tener en cuenta las excepciones contempladas en el artículo 83 del RGC donde se señala que no se considera adelantamiento el que los vehículos de un carril circulen más rápido que los de otro cuando la vía está saturada, ni tampoco, cuando los vehículos que circulan por los carriles de aceleración o deceleración lo haga a mayor o menor velocidad que los de los carriles principales y en el artículo 84 sobre los adelantamientos entre ciclistas que circulan en grupo.*

[2135] *Falta la definición de "rebasamiento". El artículo 88 del RGC recoge dos supuestos de rebasamiento: sobrepasar a vehículos inmovilizados y a obstáculos en el camino, aunque sea necesario utilizar parte del sentido contrario.*

[2136] *Sobrepaso.*

[2137] *Tiempo prudencial.*

[2138] *Desplazamiento.*

[2139] *Inmovilización.*

[2140] *Precintado.*

80. Detención[2141]. Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

81. Parada[2142]: Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos[2143] minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo[2144].

[2136] *El RGC contempla varias situaciones que no considera adelantamiento ni rebasamiento. Así, por ejemplo, el art. 83.3) del RGC indica que "En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos,* ***tampoco se considerará adelantamiento*** *el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa."*
Por ello sería importante que se contemplase la definición de "sobrepaso".

[2137] *Término que aparece en el art. 84.2 RGC y que sería conveniente aclarar.*

[2138] *Tiempo que se emplea y espacio que se recorre para ir de un lugar a otro.*

[2139] *Es la actuación sobre un vehículo para impedir su movimiento, pero sería interesante que se definiese aclarando de ese modo el artículo 104 del TRLTSV. Tiene las siguientes características:*
a) Es una medida provisional que se puede tomar en el marco del procedimiento sancionador en materia de tráfico.
b) Su aplicación exige la comisión de una presunta infracción.
c) Sólo puede adoptarse en los supuestos establecidos en el art. 104 del TRLTSV.
d) Esta medida se tiene que levantar en el momento en que cese la causa que la ha originado.
Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización se sustituirá por la prohibición de uso por parte del presunto infractor (art. 104.7 TRLTSV).

[2140] *No existe en la ley o en sus reglamentos una definición clara de precintado. Viene a ser una cinta o pegatina sellada que se utiliza para cerrar los accesos a un vehículo de motor evitando su puesta en funcionamiento.*

[2141] *Debería incluir la detención con motivo de un control de tráfico. En algunos países se recomienda al conductor que deje el suficiente espacio que le permita ver completamente los neumáticos traseros del vehículo que tiene adelante y que si la detención es en una pendiente está atento ante la posibilidad de que el vehículo detenido delante se pueda deslizar hacia atrás.*

[2142] *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) añadía otro significado: "Designa también el lugar donde se detienen regularmente los vehículos de servicio público para tomar y dejar viajeros". La parada de autobús está explicada, en el RGC, al definir la señal S-19, aunque de forma mucho más escueta.*

[2143] *Tenía que indicar "salvo las excepciones reglamentarias" o "excepto las grúas de auxilio durante las operaciones de retirada de vehículos", excepción contemplada en el apartado 3 del artículo 38 de la Ley.*
También el artículo 46.1.e) habla de "autobús en situación de parada" y eso puede producir confusión ya que puede permanecer más de dos minutos en la parada. Debiera indicar, en este caso: "mientras suban o bajen pasajeros o permanezca con el motor encendido".

[2144] *De su redacción literal se podría deducir que no puede bajar del mismo. Si se quiere interpretar que "no abandonar" es no perderlo de vista también es poco claro que no diga una distancia de alejamiento límite del vehículo o, al menos indicar que no debe perderlo de vista en ningún momento. En las autoescuelas se enseña que el conductor debe permanecer dentro o al lado del vehículo para poder retirarlo si es requerido para ello.*
Ordenanzas municipales como la de Barcelona indican que se considera parada la inmovilización breve del vehículo para recoger o dejar personas o cargar y descargar objetos. El conductor tiene que permanecer dentro del vehículo o junto a él para poder retirarlo cuando le sea requerido.

82. Estacionamiento[2145]: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.

[2146] *Estacionamiento en batería.*

[2147] *Estacionamiento en oblicuo o semibatería.*

[2148] *Estacionamiento en fila, paralelo o cordón.*

[2149] *Estacionamiento bilateral.*

[2150] *Estacionamiento en doble fila.*

[2151] *Estacionamiento limitado.*

[2152] *Servicio de estacionamiento regulado.*

[2153] *Plaza de estacionamiento.*

[2154] *Estacionamiento o aparcamiento disuasorio.*

[2155] *Estacionamiento habitual.*

Un precepto tan importante debiera tener, al menos, las mismas aclaraciones que figuran en la Instrucción 16 TV/89 sobre estacionamiento asistido de vehículos de motor, donde se detalla que la distancia entre el conductor y el vehículo será inferior a 4 m.
También debería indicar que el conductor tiene que desplazar el vehículo de forma inmediata.
El Código de la Circulación alemán señala que quien se baja del vehículo o está parado más de tres minutos pasa de la conducción de "parado" a "estacionado".

[2145] *Si el conductor "abandona" más de 2 minutos el vehículo pasaría a ser "estacionamiento". En algunos países como Noruega, aclaran que sigue siendo estacionamiento aunque el conductor no abandone el vehículo.*

[2146] *El Código de la Circulación de 1934 señalaba: "Se entenderá por estacionamiento en batería aquel en que los vehículos se coloquen paralelamente unos a otros, perpendicular u oblicuamente a la acera." Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como: "aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera."*

[2147] *Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como "aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera."*

[2148] *Se denomina estacionamiento en fila o cordón, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera (numerosas ordenanzas municipales). Sería interesante que se estableciese la distancia máxima a la que puede estar de la acera.*

[2149] *Es cuando se permite el estacionamiento en ambos laterales de la vía.*

[2150] *Se entiende estacionamiento en doble fila cuando el vehículo está más de dos minutos, detenido en paralelo a otro u otros vehículos estacionados (o hueco equivalente), en el mismo lugar y que no sea debido a circunstancias del tráfico, de modo que les obstaculiza la salida e invade parte del carril.*

[2151] *Zona reservada para estacionar vehículos durante el tiempo contratado.*

[2152] *"Consiste en regular los espacios de aparcamiento en la vía pública, fijando unos tiempos máximos de permanencia, mediante la emisión de un título que habilitará para el estacionamiento en los términos contemplados en este Reglamento". (Reglamento Municipal del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie de la Ciudad de Zaragoza).*
"El Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la vía pública en la ciudad, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos" (Ordenanza de movilidad de Madrid).

[2153] *Es la porción de suelo urbano adosado a una acera, destinado al estacionamiento de un vehículo.*

[2154] *Son estacionamientos para automóviles situados en la periferia de grandes ciudades cuyo fin es alentar a los conductores para que dejen allí su vehículo privado y accedan al centro mediante el transporte público (en inglés se denominan "Park & Ride" o "Incentive parking").*

[2155] *Es un término que figura en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En él*

[2156] *Bicicletario.*

[2157] *Aparcamiento.*

[2158] *Rotación de los aparcamientos.*

[2159] *Situado.*

[2160] *Movilidad.*

[2161] *Movilidad sostenible.*

[2162] *Ecomovilidad.*

[2163] *Templado del tráfico.*

---

se establece, en su artículo 2: "1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, …
Se entiende que ***el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:***
a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.
b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.
c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario."

[2156] *En Brasil, Colombia… es un estacionamiento para bicicletas. Una palabra que podría ser perfectamente usada también en España.*

[2157] *Se define en el Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) como: "Estacionamiento en una zona destinada especialmente por la autoridad competente". El DEL indica que en algunos países americanos se utiliza el término "parqueadero".*

[2158] *Acción de alternar los lugares de estacionamiento.*

[2159] *Término, en desuso, que aparecía en el Código de la Circulación de 1934: "Lugar donde se autoriza el estacionamiento de vehículos comerciales, en espera de que sean solicitados sus servicios."*

[2160] *Es la facilidad de desplazamiento de personas, animales y mercancías en una zona geográfica. Hoy en día tiene menos importancia la distancia que se recorre que el tiempo que se emplea en recorrer esa distancia. El tiempo medio empleado individualmente para desplazamientos diarios relacionados con las actividades principales (trabajo, estudios, compras, etc.) es aproximadamente 1 hora. Según Marchetti (1994) desde el Neolítico la gente ha empleado aproximadamente el mismo tiempo diario, en media, para sus desplazamientos, aunque la distancia diaria recorrida haya aumentado como consecuencia de transportes más rápidos*

[2161] *La movilidad es un elemento del desarrollo urbano que se inscribe en un ecosistema más amplio. No hay que tener en cuenta solo el aspecto técnico que suponen los desplazamientos sino también las actividades urbanas que se desarrollan, su organización, la naturaleza de los diferentes espacios y el tejido social y económico. Con ello se consigue un transporte más eficiente y seguro, se favorece la integración de los ciudadanos fomentando una accesibilidad universal y se incrementa su calidad de vida salud al reducir la contaminación causada por los combustibles fósiles y el ruido.*
La contaminación ocasionada por el transporte supone unas 30.000 muertes prematuras al año en España. Los vehículos ya no son sólo un símbolo de estatus social sino que se están convirtiendo en una fuente de problemas. Hasta hace pocos años se asociaban los automóviles con el progreso económico, y el éxito social y las actuaciones urbanas reflejaban esta mentalidad. Ahora, cada vez más, están relacionados con aspectos negativos: congestión, sedentarismo, ruido y contaminación.

[2162] *Utilización de medios de transporte eficientes, saludables y seguros. Dentro de la Ecomovilidad estarían incluidas las líneas de metro. Entre las iniciativas recientes están las pruebas que se llevan a cabo en Alemania con camiones circulando utilizando un tendido eléctrico.*
Una interesante iniciativa está prevista con la puesta en marcha de la "Great City" en el distrito de Tianfu, que será una ciudad satélite de Chengdus (China). Será construida sobre apenas 1,3 km^2, para alojar 80.000 habitantes, con una densidad de 62.000 personas por km^2. Una de las claves de su éxito está en que ningún lugar está alejado del centro más de 10 minutos a pie.

[2164] *Puente.*

[2165] *Puente levadizo.*

[2166] *Puente móvil.*

[2167] *Badén.*

[2168] *Bache.*

[2169] *Resalto.*

[2170] *Perfil irregular.*

[2171] *Guías Sonoras Longitudinales Fresadas (GSLF).*

[2172] *Pendiente.*

[2173] *Reserva de vía pública.*

[2174] *Áreas de prioridad residencial (A.P.R.).*

[2163] *Es el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.*

[2164] *El Código de la Circulación lo definía como: "Obra que permite el paso sobre las corrientes de agua, barrancos, fosos o depresiones del terreno" y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo califica como: "Toda obra que permite el paso sobre corrientes de agua, depresiones del terreno, o sobre otras vías".*

[2165] *Definición contenida en la señal P-5, aunque con el nombre anticuado de "puente móvil": un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.*

[2166] *Puente que levanta su plataforma o la mueve lateralmente para permitir, generalmente, el paso de barcos.*

[2167] *Además de figurar en el texto de la ley, la definición de este término ya aparece en el Código de la Circulación de 1934 como: "obra que da paso a las aguas intermitentes, sirviendo de cauce la calzada." En el Decreto de 22.07.1958, varía la redacción y dice "obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada".*

[2168] *Sorprende que esta palabra no aparezca en el TRLTSV y en el RGC cuando es una palabra muy usada y definida en el DEL como "Hoyo o desigualdad en el pavimento de calles, carreteras o caminos" aunque este diccionario la considera sinónimo de "badén" al que define como "Depresión en la superficie de un camino o de una carretera."*
Este término figuraba en el Real Decreto-Ley de 09.02.1926 que creó el Circuito Nacional de Firmes Especiales.

[2169] *No figura en el TRLTSV pero aparece 6 veces en el RGC. Es una elevación convexa en el pavimento de una vía.*

[2170] *En Iberoamérica prefieren usar la señal de "perfil irregular" para referirse a la existencia de "resaltos" o "badenes".*

[2171] *Su definición figura en la Instrucción 18/RV-102 de la DGT donde se señala que "Las GSLF con carácter general pueden encuadrase como una medida de ordenación y guiado del tráfico, que sin modificar sustancialmente la infraestructura, mediante una serie de bandas fresadas, dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertando a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles.*

[2172] *El RGC en su artículo 63 señala que se considera un tramo de gran pendiente aquel que tiene una inclinación mínima del 7%.*

[2173] *El ayuntamiento de Benidorm la define en su ordenanza de movilidad de 2014 como "la acotación de una determinada zona de estacionamiento en la calzada para un aprovechamiento privativo por parte de los usuarios autorizados, la cual estará sujeta a la exacción de la tasa fiscal correspondiente".*

[2174] *Las **Áreas de Prioridad Residencial (APR),** se han ido creando en algunas ciudades como por ejemplo en Madrid y permiten reducir la alta densidad circulatoria, ordenar la carga y descarga, aumentar las plazas de estacionamiento para residentes, así como disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica.*

[2175] *Zona limitada en tiempo.*

[2176] *Lugar de estacionamiento con limitación horaria.*

[2177] *Zona de estacionamiento restringido.*

[2178] *Zona residencial o zona tranquila.*

[2179] *Calle residencial.*

[2180] *Zona a 30.*

[2181] *Euroviñeta.*

[2182] *Aeropuerto.*

[2183] *Bandera verde.*

[2184] *Bandera amarilla.*

---

*Pueden **acceder libremente** a estas Áreas, **los residentes, los transportes públicos, y los de servicios y emergencias; las motocicletas** tienen horario restringido **y los vehículos que realicen operaciones de carga y descarga**, también tienen limitación de días y horas.*
Se controla el acceso de forma automática capturando con cámaras las matrículas de los vehículos, que se cotejan con la base de datos de los vehículos de los residentes y autorizados, y solo en caso de detectarse algún vehículo no autorizado, se tramitaría el correspondiente expediente sancionador.
Los conductores con vehículos no autorizados que tengan necesidad de acceder a la zona restringida para prestar servicio a un residente, podrán acceder a estas zonas restringidas solicitando una autorización puntual en la Oficina de Atención al Ciudadano instalada en cada APR.

[2175] *Este término está sin definir y figura en los artículos 7.c) y 39.4)*

[2176] *Este término está sin definir y figura en los artículos 40.2.b) y 105.1.g).*

[2177] *Este término no está definido y figura en el artículo 7.c)*

[2178] *Espacio público destinado al uso prioritario de los ciudadanos que se desplazan a pie y en bicicleta. En algunos casos pueden circular turismos a bajas velocidades. En el Código de Circulación portugués tiene el bonito nombre de "Zona de coexistencia".*

[2179] *Zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones.*
Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.
Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

[2180] *Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad. No suele ser muy respetada por falta de suficientes controles.*

[2181] *Es la tasa que deben pagar los vehículos pesados con más de 3,5 toneladas, por circular por la red de carreteras de varios países de la Unión Europea.*

[2182] *Definición contenida en la señal P-12: Un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.*

[2183] *El término figura en el artículo 143.3b) y en el 9 del Anexo II del RGC. Indica el fin del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.*

[2184] *El término figura en el artículo 143.3c) y en el 9 del Anexo II del RGC. Indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquiera otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*
La Instrucción 18/TV-101, de la DGT, de 12.02.2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público dispone que "la habilitación será hecha por la Subdirección General de Operaciones y Movilidaden el caso de los eventos cuya

[2185] *Bandera roja.*

[2186] *Vehículo de apoyo.*

[2187] *Vehículo piloto de apoyo.*

[2188] *Vehículo de apertura. (Puede ser para pruebas deportivas o marchas ciclistas).*

[2189] *Vehículo de cierre. (Puede ser para pruebas deportivas o marchas ciclistas).*

[2190] *Rotativo de señalización.*

[2191] *Semáforo.*

[2192] *Foto-rojo.*

---

autorización corresponda a la DGT y en el resto de los casos, por la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia o isla donde se inicie el evento.
Para la habilitación del personal auxiliar se requerirá que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGC y posean las aptitudes y conocimientos necesarios para el ejercicio de dichas funciones.
Se entenderá que el personal de la organización cuenta con esas aptitudes y conocimientos cuando el organizador acredite, mediante un certificado emitido por una federación deportiva, que estos han recibido una formación adecuada para realizar dichas funciones de orden, control y seguridad.
Esta acreditación al organizador será exigida, en todo caso, respecto del personal auxiliar que vaya a actuar en los eventos federados, siempre que así lo haya establecido como requisito la Federación correspondiente. En el resto de los casos, se exigirá, al organizador, una acreditación equivalente a la establecida para los eventos no federados o declaración responsable".

[2185] *El término figura en el artículo 143.3a) y en el 9 del Anexo II del RGC Indica el inicio del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.*

[2186] *Es un vehículo que acompaña a las actividades deportivas que ocupan parcial o totalmente la vía pública y que sirve para señalizar el recorrido, prestar asistencia o avituallamiento a los participantes, incluso transportando alguno que no pueda continuar la prueba y para retirar la señalización y los desperdicios de los avituallamientos.*

[2187] *Realiza la misma función que el anterior, pero se utiliza en las marchas ciclistas y va señalizado con la señal V-22, que es un cartel con la leyenda "ciclistas". Puede ser de apertura o de cierre.*

[2188] *En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera roja, un rotativo de señalización de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGC).*

[2189] *En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera verde, un rotativo para señalizar de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGC).*

[2190] *Son luces giratorias que emiten señales de advertencia rotatoria o destellos y que sirven también para señalizar. Pueden ser móviles o instaladas de forma fija. Pueden ser de color amarillo auto o azul. A partir del 01.07.2018 está previsto que todos los vehículos de los servicios de urgencia lleven, al igual que sucede actualmente con la policía, los rotativos de color azul.*

[2191] *El término figura varias veces en el TRLTSV y en el RGC. Según el DLE es "un aparato eléctrico de señales luminosas para regular la circulación".*
La principal función de un semáforo es facilitar la circulación de vehículos y peatones, de manera que crucen de forma alterna, ordenada y segura, por una intersección.

[2192] *El sistema consiste en fotografiar al vehículo que se salta un semáforo cuando se produce el cambio de ámbar a rojo, lo que es considerado una infracción grave.*
*La Sala Tercera del Tribunal Supremo en una sentencia, fechada el 12 de noviembre de 2015, no admitió el recurso de casación interpuesto por el Ayuntamiento de San Sebastián contra la sentencia de 27 de noviembre de 2014 del Juzgado de lo Contencioso -**Administrativo número 2 de la capital guipuzcoana,***

[2193] *Radar antiruído.*

[2194] *Onda verde.*

[2195] *Telepeaje o peaje dinámico.*

[2196] *Marca vial o señalización horizontal.*

---

que decretaba la nulidad de una sanción *de tráfico basada en un semáforo 'foto-rojo' situado en San Sebastián.*
Declara que no es válida porque no consta el cumplimiento del requisito previsto en el Art. 70.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado) cuando señala que los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de Metrología y su normativa de desarrollo…". Dice igualmente que es exigible que el dispositivo de captación quede sujeto al control técnico para que las fotos que obtiene tengan valor probatorio. También deja constancia que contrariamente a lo que sostienen los ayuntamientos sancionadores, estos sistemas sí emplean parámetros sujetos a medición, en cuanto que recogen el lapso de tiempo que transcurre entre las fases verde, ámbar y rojo y a más abundamiento el tiempo que transcurre desde que se activa el dispositivo o del tiempo en que se seleccionan las imágenes captadas.
Los diarios españoles se hacen eco el 05.01.2018, de una Sentecia del Supremo en la que confirma la ilegalidad de los sistemas de radar de semáforo y las multas que llevan aparejadas, al tratarse de un aparato poco fiable y sin los controles mínimos requeridos. Entre otros motivos, la falta de regulación de la duración para el cambio de color de los discos permite al Alto Tribunal considerar este tipo de radares, y sus multas, como ilegale.en la que según el fundamento de derecho primero, el Ayuntamiento de Catarroja (Valencia) "ha sostenido, en relación al sistema de captación llamado 'foto-rojo', que no está sujeto a control metrológico, al no pesar, contar ni medir nada, y asimismo se remite a un oficio emitido por persona no identificada que no certificado, remitido por el Centro de Control Metrológico, en cuanto a su contenido. Este oficio sostiene que el dispositivo 'foto-rojo' no está sometido a control metrológico del Estado, fundado en que no hay regulación específica alguna en el campo metrológico para estos aparatos. Sin embargo, como se desprende de la Ley, su sometimiento a control metrológico no depende de que exista o no desarrollo reglamentario o técnico para ellos, sino ***que efectivamente cumplan tales funciones de constar, pesar o medir utilizadas a efectos administrativos sancionadores****, como en este caso".*
[2193] *Posiblemente los veremos pronto en España y la futura Ley de Seguridad Vial debería tenerlos en cuenta, son los radares antiruído. En Francia, Bruitparif, el observatorio del ruído en Isla de Francia tiene previsto colocar radares antiruído, especialmente dirigidos a las motocicletas.*
[2194] *Una onda verde es la programación de varios semáforos en una avenida para que se mantengan en verde según se va acercando a ellos una columna de vehículos en movimiento permitiendo, de ese modo, mayores volúmenes de tráfico y una mejora en la seguridad vial ya que se reduce el número de colisiones por alcance. También disminuye el ruido y el consumo de energía debido a que se requiere un menor uso de los frenos y del acelerador. Cualquier vehículo que se mueva a lo largo de la onda verde, a una velocidad preestablecida por los gestores de tráfico, verá el cambio a verde de los semáforos sucesivos a lo largo del recorrido, y no tendrá que detenerse en las intersecciones. Para la coordinación de la señal de inicio se pueden utilizar sensores para que el sistema se adapte a los flujos de tráfico.*
[2195] *Es el sistema de pago más moderno en las autopistas de peaje. Este sistema permite abonar el peaje sin detenerse antes de la barrera. Consiste en la identificación del usuario que pasa por una vía determinada de la estación de peaje gracias a un pequeño transmisor instalado en el vehículo. Este transmisor es reconocido por una antena colocada en las vías que aceptan este sistema de pago. Este pequeño transmisor recibe diferentes denominaciones: OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje han llegado a un acuerdo por el que han desarrollado un servicio único de Telepeaje en toda España que se denomina: VIA T*
La patronal SEOPAN que agrupa a las grandes empresas constructoras de infraestructuras y las principales concesionarias de autopistas han llegado a un acuerdo para facilitar los dispositivos de telepeaje a mejor precio a aquellos ***conductores con algún tipo de discapacidad*** *que les implique la obtención de algunos de los siguientes códigos (incluyendo sus respectivos subcódigos) contemplados en el apartado 12 del carnet de conducir: 02 Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación; 03 Prótesis/órtesis del aparato locomotor; 10 Transmisión adaptada; 15 Embrague adaptado; 20 Mecanismo de frenado adaptado; 25 Mecanismo de aceleración adaptado; 30 Mecanismos combinados; 35 Disposición de mandos adaptados; 40 Dirección adaptada; 43 Asiento del conductor adaptado, 44 Adaptaciones de la motocicleta. (Fuente: ABC.ES 27.11.2015).*

[2197] *Señal vertical o señalización vertical.*

[2198] *Panel de señalización.*

[2199] *Panel complementario*

[2200] *Sistema de señalización variable.*

[2201] *Panel de mensaje variable.*

[2202] *Niveles de servicio para vehículos motorizados.*

[2203] *Niveles de servicio para vehículos motorizados de la DGT.*

[2196] *Figuran en los artículos 166 al 172 del RGC. Según la Norma 8.2-IC, las marcas viales son líneas o figuras, aplicadas sobre el pavimento, que tienen por misión satisfacer una o varias de las siguientes funciones:*
-Delimitar carriles de circulación.
-Separar sentidos de circulación.
-Indicar el borde de la calzada.
-Delimitar zonas excluidas a la circulación regular de vehículos.
-Reglamentar la circulación, especialmente el adelantamiento, la parada y el estacionamiento.
-Completar o precisar el significado de señales verticales y semáforos.
-Repetir o recordar una señal vertical.
-Permitir los movimientos indicados.
-Anunciar, guiar y orientar a los usuarios.
El fin inmediato de las marcas viales es aumentar la seguridad, eficacia y comodidad de la circulación, por lo que es necesario que se tengan en cuenta en cualquier actuación vial como parte integrante del diseño, y no como mero añadido posterior a su concepción.
Los ayuntamientos innovan con nuevas marcas viales como está sucediendo en Granada, Barcelona, Sevilla o Zaragoza donde se han instalado zonas adelantadas para motocicletas o para motocicletas y bicicletas con el fin de agilizar la circulación y reducir los atascos. Debiera preverse esta posibilidad en el TRLTSV de realizar pruebas piloto antes de su autorización definitiva.

[2197] *Es el conjunto de placas, debidamente sustentadas, que tienen por misión advertir, regular e informar a los usuarios en relación con la circulación o con los itinerarios.*

[2198] *Este término se encuentra en el artículo 15.6) del RGC. Tiene forma rectangular o cuadrada y sirve para indicar distancias, destinos, anchura de la carga (art. 15.6 del RGC) y también se utiliza en la señalización variable.*

[2199] *Este término se encuentra en el artículo 149.2) del RGC. Son generalmente de aspecto rectangular y se utilizan para facilitar o precisar las indicaciones de una señal, por ejemplo, indicando la distancia a la que se encuentran un punto característico, un nudo o una salida, el comienzo de un peligro o prescripción, la longitud de un tramo peligroso, o la extensión de alguna prescripción.*
Según la norma 8.1-IC de señalización vertical de la Instrucción de Carreteras los paneles complementarios son aquellos que acompañan a las señales de contenido fijo y acotan su prescripción.
Si nos encontramos una señal de prohibido estacionar con un panel complementario que indica el horario de aplicación debemos tener en cuenta que fuera de ese horario está permitido estacionar ya que la señal vertical deja de tener validez.

[2200] *Es un conjunto de elementos de señalización e información, en tiempo real, que, instalados en las infraestructuras viarias, tienen como misión advertir, regular, informar y guiar a los usuarios de las mismas sobre las condiciones variables o circunstanciales tales como tráfico, meteorología, obras, medidas de seguridad, etc.*

[2201] *Los PMV sirven para informar sobre circunstancias inesperadas o cambiantes en el tráfico o la vía. (Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable).*

[2202] *Se identifican 6 niveles se servicio, a nivel mundial, siguiendo las indicaciones que figuran en las publicaciones norteamericanas: Highway Capacity Manual y el "Green Book" de la AASHTO (Geometric Design of Highways and Streets) utilizando las letras de la A a la F, siendo la A la mejor y F la peor.*

[2203] *Siguiendo el modelo anterior la DGT estableció 5 niveles de servicio utilizando colores: blanco, amarillo, verde, rojo y negro.*

[2204] *Nivel blanco para vehículos motorizados.*

[2205] *Nivel verde para vehículos motorizados.*

[2206] *Nivel amarillo para vehículos motorizados.*

[2207] *Nivel rojo para vehículos motorizados.*

[2208] *Nivel negro para vehículos motorizados.*

[2209.] *Nivel de servicio peatonal.*

[2210] *Hidroplaneo o aquaplaning.*

[2211] *Niebla densa o espesa.*

[2212] *COBIDA*

[2213] *TAS o CAL.*

[2214] *TAES o CAAL.*

[2215] *ANPR o ALPR.*

[2216] *Distancia de seguridad.*

[2204] *Circulación normal, fluida, correspondiente a un nivel de servicio A.*

[2205] *Circulación a velocidad moderada, aunque estable. Equivalente a un nivel de servicio B o C.*

[2206] *Circulación irregular y lenta, con paradas esporádicas. Equivale a un nivel de servicio D. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña al citar el panel amarillo se olvidadaron de incluir los trenes de carretera.*

[2207] *Circulación difícil. Circulación saturada con formación de colas estables (congestión circulatoria). Corresponde a un nivel de servicio E. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña al citar el panel rojo se olvidadaron de incluir los trenes de carretera.*

[2208] *Estado de colapso total del tramo con circulación interrumpida y formación de largas colas que tardan en disolverse. Equivale al nivel de servicio F.*

[2209] *La ciudad de Nueva York realizó en 2006 un estudio sobre los niveles de servicio para peatones.*
http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td_pedloschaptertwo.pdf
Los niveles de servicio van del A (el más cómodo) al F (el más incomodo). Este trabajo inspiró a otras muchas ciudades a realizar estudios semejantes. Dado que el TRLTSV también muestra interés por la movilidad sostenible deberían impulsarse trabajos semajantes en España.

[2210] *Efecto causado por el agua acumulada en la calzada que provoca que los neumáticos pierdan temporalmente contacto con el suelo, haciendo que las ruedas se deslicen sin que pueda controlarlas el conductor.*

[2211] *Este término aparece como "niebla densa" en la definición 51 al referirse a la luz antiniebla trasera. Aparece también en los artículos 46 y 106 RGC, aunque en este artículo como "niebla espesa". En ningún caso se establece un método para saber cuando se puede considerar densa.*

[2212] *Es el acrónimo de "Conducir bajo la influencia de drogas o alcohol". En inglés se utilizan mucho los términos DUI (Driving under influence - Conducir bajo la influencia) y DWI (Driving while intoxicated / impaired - Conducir estando intoxicado / bebido)*

[2213] *Acrónimo para "Tasa de alcohol en sangre". En los países de habla inglesa se utiliza BAC (blood alcohol concentration) o BAL (blood alcohol level). En Francia se emplea "taux d'alcool dans le sang (TAS). En Iberoamércia se encuentra en la legislación de tráfico el acrónimo «CAS» con el significado de «contenido de alcohol en sangre».*

[2214] *Acrónimo para "Tasa de alcohol en aire espirado". En Francia se utiliza taux d'alcool dans l'haleine (TAH). En Iberoamérica se encuentra en la legislación de tráfico el acrónimo «CAAL» con el significado de contenido de alcohol en el aliento.*

[2215] *Acrónimo en inglés para Automatic Number Plate Recognition o Automatic Licence Plate Recognition, es decir, Reconocimiento Automático del Número de Matrícula.*

[2217] *Distancia de reacción.*

[2218] *Distancia de frenado.*

[2219] *Distancia de detención.*

[2220] *Accidente de tráfico.*

[2221] *Salida de vía.*

[2222] *Choque.*

[2223] *Colisión.*

[2224] *Colisión frontal.*

[2225] *Colisión lateral o embestida.*

[2226] *Colisión por alcance.*

[2227] *Colisión con raspado o roce.*

[2216] *La definición la encontramos en el artículo 54 del Reglamento General de Circulación, y es el espacio libre que todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.*

[2217] *Es la distancia que recorre el vehículo desde que el conductor percibe el peligro hasta que reacciona pisando el pedal de freno.*

[2218] *Es el espacio que recorre el vehículo desde que acciónamos el freno hasta su detención total. La distancia de frenado depende de tres factores: a) de la carga del vehículo; b) de la adherencia; c) de la velocidad.*

[2219] *Es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado.*

[2220] *Cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico de vehículos, en el que interviene alguna unidad de tráfico y en el que el vehículo o los vehículos quedan de manera anormal dentro o fuera de la calzada, y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas.*

[2221] *Cuando la trayectoria del vehículo continúa fuera de la calzada contra la voluntad de su conductor. Pueden producirse en vías sin cuneta, y en este caso serian simples despistes, salidas de vía a desnivel con precipitación, con la posibilidad de que se produzca un vuelco, un tonel, un salto, etc., o salidas de vía con choque o con raspado con las paredes de un talud.*

[2222] *Es el impacto que sufre un vehículo contra elementos fijos de la vía, tales como farolas, árboles y otros objetos que forman parte de la infraestructura de la vía, o que sin formar parte de ésta, se encuentran en la trayectoria del vehículo (troncos, rocas, etc.), o bien el impacto de un vehículo en movimiento contra otro que se encuentre estacionado.*

[2223] *Es el encuentro violento entre dos o más vehículos en movimiento.*

[2224] *El impacto se da y se recibe en las partes delanteras de los vehículos implicados. Puede ser "central" (cuando coinciden aproximadamente los ejes longitudinales de los vehículos) o "excéntrica derecha" o "excéntrica izquierda" (cuando los ejes longitudinales son paralelos pero no coincidentes). Si los ejes longitudinales no son paralelos, la colisión será "angular" (el ángulo que formen los ejes longitudinales de los vehículos debe ser inferior a 90º).*

[2225] *Se produce cuando un vehículo golpea contra el lateral de otro que está en marcha. Podrá ser contra la zona central, la anterior o la posterior. Podrá ser "perpendicular", cuando los correspondientes ejes longitudinales se encuentran orientados perpendicularmente, formando los ejes un ángulo de 90º u "oblicua", cuando el ángulo que forman los ejes sea inferior o superior a 90º.*

[2226] *Se produce cuando un vehículo circula a mayor velocidad que el que le precede y al que golpea en su parte posterior. Los resultados dañosos suelen ser inferiores por la diferencia de velocidades existentes entre los vehículos implicados. Como en el caso de la colisión frontal, pueden ser "central", "excéntrica" y "angular".*

[2228] *Vuelco en tonel.*

[2229] *Vuelco con vuelta de campana.*

[2230] *Atropello.*

[2231] *Punto negro.*

[2232] *Tramo de concentración de accidentes.*

[2233] *Parte amistoso de accidentes.*

[2234] *Denuncia por parte de un agente de la autoridad.*

[2235] *Denuncia voluntaria.*

[2227] *Consiste en la fricción fuerte y violenta entre las paredes laterales de los vehículos implicados. Podrá ser "positiva" cuando ambos vehículos circulen en sentidos opuestos, o "negativa", cuando ambos vehículos circulan en el mismo sentido.*

[2228] *Consiste en un giro transversal del vehículo con relación a su sentido de marcha.*

[2229] *Consiste en el vuelco en sentido longitudinal del vehículo.*

[2230] *Cuando es arrollado por un vehículo un peatón o animal.*

[2231] *La definición técnica de Punto Negro está recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la DGT. En esta Instrucción se considera Punto Negro "aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 m."Es importante señalar que esta definición puede diferenciarse de la establecida por otras entidades que realizan tareas de señalamiento de tramos de concentración de accidentes. Esto implica que la calificación de un punto o tramo como Punto Negro puede ser diferente y, por tanto, el mapa nacional de Puntos Negros que se genere, no coincida.*

[2232] *La DGT abandonó el concepto de punto negro para usar la terminología de "Tramo de concentración de accidentes" o "TCA". Los cuales son definidos por la DGT como "aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad".*

[2233] ***El parte amistoso de accidentes nace en 1998 con la entrada en vigor del Convenio de Indemnización Directa** (CIDE) y surgió como fórmula para que las aseguradoras dadas de alta en este convenio pudiesen agilizar los trámites para el pago de las indemnizaciones y el arreglo de los vehículos.*
***La declaración amistosa de accidentes es común para todas las compañías adscritas a CIDE** y se puede utilizar también en el resto de Europa, ya que se trata de un modelo homologado -de hecho, su nombre es "Parte Europeo de Accidente". Es una forma sencilla de informar al seguro. Además, con este formato todo el proceso de reclamación es más rápido.*
En el caso del parte, hay tres supuestos en los que no tendrá validez:

- ***Cuando hay daños personales,** es decir, cuando ha habido algún herido. Y es que este documento se limita a los daños materiales, lo que sufren las cosas y los vehículos. Si hay daños físicos y dependiendo de la gravedad de las heridas, será necesario llamar a la policía y a los servicios médicos.*
- ***Cuando no hay acuerdo entre las partes**. El propio nombre lo dice, este parte es "amistoso". Si no hay acuerdo con el otro vehículo sobre quien tiene la culpa o sobre lo sucedido, difícilmente se podrá firmar un documento conjunto. Si esto ocurre, es mejor avisar a los agentes de tráfico para que realicen un atestado de accidente y también conviene buscar testigos del siniestro.*
- ***Cuando hay más de dos coches involucrados**. Este parte no está diseñado para que lo firmen más de dos conductores. Si te ves involucrado en un accidente múltiple o en cadena, de nuevo habrá que recurrir a las autoridades para que levanten atestado de tráfico.*

[2234] *Es el documento en el que un Agente de la autoridad, de servicio y con competencias en materia de tráfico, constata unos hechos constitutivos de infracción administrativa.*

[2235] *Es el acto por el que una persona (incluidos los agentes de la autoridad sin competencias en materia de tráfico) pone en conocimiento de la autoridad o sus agentes unos hechos que, entiende, pueden ser constitutivos de infracción, tipificada como tal en el TRLTSV y en sus disposiciones complementarias de desarrollo.*

[2236] *Procedimiento sancionador.*

[2237] *Infracción administrativa.*

[2238] *Sanción administrativa.*

[2239] *Multa administrativa.*

[2240] *Período de información previa.*

[2241] *Incoación/Iniciación/Inicio.*

[2242] *Notificación.*

Si el denunciante es un agente fuera de servicio o sin competencias en tráfico, en la denuncia debe constar su identificación completa.

[2236] *Es una serie ordenada de trámites obligatorios que debe cumplir la Administración de Tráfico antes de imponer una sanción administrativa. En materia de tráfico se divide en Iniciación, Propuesta de resolución (algunas veces) y Resolución. Frente a cada uno de esos actos pueden formularse alegaciones o interponerse recurso de reposición. Todos los trámites del procedimiento sancionador obligan a la Administración a someterse a la norma que lo regula y, por otra parte, se garantiza, mediante una resolución motivada, tanto el interés público como el interés de los particulares interesados.*

[2237] *Una infracción es la acción u omisión que incumple una conducta obligada o prohibida en la normativa vigente (conducir por encima de la velocidad establecida, o con un vehículo prohibido, o habiendo consumido alcohol, …)*

Las infracciones deben estar "tipificadas" en una ley; es decir, sólo aquellas que infringen las obligaciones específicas recogidas en las leyes y reglamentos vigentes pueden ser denunciadas y, en su caso, ser sancionadas.

El TRLTSV define las infracciones de tráfico como: "Las acciónes u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma." (Artículo 74.1.).

[2238] *Es sanción administrativa aquel mal infligido por una administración pública a un administrado como consecuencia de su responsabilidad en una conducta ilícita tipificada como tal, a través de un procedimiento administrativo, con una finalidad represora, y consistiendo la sanción en la privación de un bien (multa) o derecho, o la imposición de un deber, siendo los principios y garantías del Derecho sancionador administrativo sustancialmente iguales a los del Derecho Penal (arts. 24 y 25 de la Constitución Española de 1978, y de lo preceptuado en el Capítulo IV del Título I de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

Nunca puede consistir en la privación de la libertad, debiendo mantenerse la proporcionalidad entre infracción y sanción.

[2239] *Es la sanción más corriente en materia de tráfico. Consiste en el pago de una cantidad de dinero para responder por la infracción cometida y su cuantía depende de la calificación de esta última. Su importe puede satisfacerse de forma voluntaria por el interesado, o forzosamente por la vía de apremio.*

[2240] *Antes de acordar la iniciación del procedimiento, el órgano competente podrá abrir un período de información o actuaciones previas con el fin de conocer las circunstancias del caso concreto y la conveniencia o no de iniciar el procedimiento (art. 55.1 de la Ley 39/2015, LPACAP).*

[2241] *El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico se inicia siempre por la comisión de una infracción de tráfico de la que haya tenido noticia la autoridad competente. La incoación es la primera actuación escrita durante la instrucción de un procedimiento sancionador. En las sanciones de tráfico, la incoación puede tener su origen la propia iniciativa del órgano competente o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico o de cualquier persona que observe unos hechos susceptibles de ser calificados de infracción y lo ponga en conocimiento de la autoridad competente o de sus agentes. La denuncia de los agentes de tráfico notificada en el acto al infractor se considera incoación del procedimiento. No es así en el caso de las denuncias de los vigilantes y controladores de estacionamiento regulado ya que al no ser agentes de la autoridad sus denuncias tienen el carácter de voluntarias teniendo que figurar en las mismas sus datos y no un número como ocurre con los agentes de la circulación.*

[2242] *Es la forma de comunicación que el organismo utiliza con el ciudadano infractor. Cuando un organismo oficial envía una iniciación o una resolución a un ciudadano, se dice que le notifica. Normalmente por carta certificada, pero también se notifica en mano por los agentes denunciantes, en Boletines Oficiales o en*

[2243] *Propuesta de Resolución.*

[2244] *Resolución.*

[2245] *Recurso.*

[2246] *Reclamación económico- administrativa.*

[2247] *Alegaciones.*

[2248] *Caducidad del procedimiento sancionador.*

Tablones Edictales. No son notificación los avisos de certificado. En esos casos, el día de recepción es aquel en que se recoge la carta en correos.
El art. 41 del RD 1829/1999 por el que se aprueba el Reglamento que regula la prestación de los servicios postales, además de recordar la necesidad de adaptarse en cuanto a plazo y forma a la Ley 30/1992 (ahora Ley 39/2015), indica que cuando se practique la notificación en el domicilio del interesado y no se halle presente éste en ese momento, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad (el art. 42 de la Ley Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, exige que la persona que recoja la notificación tenga más de 14 años).
En el resguardo de la notificación debe constar la fecha, identidad, número de DNI o del documento que lo sustituya y la firma del interesado o persona que pueda hacerse cargo de la notificación.
La notificación se intentará dos veces y la segunda será en hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación.
El rehúse de la notificación equivale a la notificación de la misma y no se admiten las notificaciones depositadas en un apartado de correos.
[2243] *Es el escrito en el que el organismo oficial evalúa las alegaciones y pruebas aportadas por el ciudadano dentro del procedimiento sancionador. Suelen conllevar un nuevo plazo para hacer alegaciones.*
[2244] *Es el acto que pone fin al procedimiento sancionador imponiendo o no la sanción, es decir, absolviendo o sancionando al infractor. Puede ser recurrida en vía administrativa (si es una resolución definitiva) o no (si es una resolución firme).*
[2245] *Frente a la resolución definitiva se puede interponer un recurso administrativo de* ***reposición*** *en el plazo de un mes. La administración debe contestar al recurso de reposición: su contestación será ya resolución "firme", contra la que sólo cabe interponer recurso "****contencioso-administrativo****" en vía judicial. Respecto a las tasas judiciales, debe señalarse que el 23 de febrero de 2013 entró en vigor la modificación de la Ley 10/2012, de 20 de noviembre (reguladora de las tasas judiciales) cuyo artículo 7 restringe el máximo a pagar en concepto de tasa judicial a un 50 % del importe de la sanción económica impuesta, incluida la cuota fija.*
[2246] *Se puede interponer contra los actos posteriores al procedimiento sancionador derivados de una sanción firme de tráfico. Las multas ya impuestas sólo pueden recurrirse por motivos procedimentales, no de fondo, mediante una reclamación económico - administrativa contra providencias de apremio, diligencias de embargo o embargos efectivos. No forma parte del procedimiento sancionador. Es una reclamación administrativa (no judicial, a pesar de que el órgano ante el que se interpone se denomina "Tribunal" económico administrativo) que puede referirse a defectos de forma cometidos en el procedimiento del que trae causa la cantidad embargada (fechas, ausencia de notificaciones del procedimiento de origen) pero no puede alegarse nada referente a la infracción porque, como hemos dicho, el procedimiento sancionador de tráfico ya ha concluido.*
[2247] *Son las explicaciones y argumentos que el infractor presenta durante el procedimiento sancionador ante el organismo competente cuando recurre una multa. Deben presentarse dentro del plazo previsto al efecto, de lo contrario no se admitirán.*
Mediante las alegaciones se pueden negar los hechos o señalar que fueron distintos a los que figuran en la denuncia, se pueden proponer pruebas a practicar, exponer los hechos y fundamentos de derecho para refutar la sanción y alegar cuanto se estime conveniente para el interés del afectado.
El Consejo de Estado ha recordado a la DGT "que el derecho a presentar alegaciones no es un simple trámite que permite acopiar folios en un expediente, desconociendo el derecho material de los interesados a que sus alegaciones sean tenidas en cuenta". (El Confidencial, 01.10.2014)

[2249] *Prescripción de las infracciones.*

[2250] *Prescripción de las sanciones.*

[2251] *Comitiva organizada.*

[2252] *Patrulla escolar.*

[2253] *Fila escolar.*

[2254] *Policía militar.*

[2255] *Tropas en formación.*

[2256] *Transporte público colectivo.*

[2257] *Peaje.*

[2258] *Peaje urbano.*

[2248] *La caducidad pone fin, en aras de la seguridad jurídica, a un procedimiento sancionador cuya resolución se ha dilatado más allá del límite fijado por la ley. Una vez iniciado el procedimiento sancionador de tráfico la administración dispone de un plazo de un año para finalizarlo mediante la resolución. Si pasado ese plazo no se produce la resolución imponiendo la sanción o absolviendo al interesado, deben archivarse las actuaciones por estar el procedimiento "caducado", es decir, se le acabó el tiempo al órgano sancionador.*

[2249] *La prescripción es una garantía del ciudadano frente a la falta de actividad o diligencia de la Administración. Las infracciones sólo pueden "perseguirse" mediante un procedimiento sancionador durante un tiempo determinado desde su comisión. Si pasado ese plazo -contado desde que se comete la infracción- no se inicia el procedimiento sancionador, la infracción prescribe por agotamiento del tiempo para iniciar el procedimiento y ya no puede sancionarse por su comisión.*

[2250] *Las sanciones impuestas en un procedimiento por una infracción de tráfico también prescriben: sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo establecido que no tiene porque coincidir con el plazo de prescripción de las infracciones. El plazo comienza a contarse desde el día siguiente a aquel en que sea firme la resolución por la que se impone la multa. El plazo de prescripción se interrumpe con el inicio, con conocimiento del interesado, del proceso de ejecución de la multa.*

[2251] *Figura el término en el artículo 65.3b) del RGC. Según el DLE es un grupo de gente que va acompañando a alguien y el calificativo de organizada significa que hay alguien responsable de la misma.*

[2252] *Figura en el artículo 143.1) y 4) del RGC. Son escolares que se sitúan en los pasos de peatones para acceder al colegio con unas paletas de señales de stop y dirección obligatoria, dirigiendo y ordenando el tráfico suplantando a los agentes locales pero bajo su supervisión.*

[2253] *Este término figura en el artículo 65.3b) del RGC. Es una sucesión de escolares colocados uno detrás de otro.*

[2254] *Figura el término en el artículo 143 y en la sección segunda del Anexo III del RGC. En este último caso complementa el término policía militar con policía naval y aérea. La policía militar, adscrita al Ejército de Tierra y las otras policías de los demás ejércitos, controlan los movimientos de vehículos militares, con la necesaria coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Autoridades Locales competentes. Proporcionan apoyo y seguridad a los vehículos militares en beneficio del tráfico general. Puede proporcionar seguridad y los primeros auxilios en caso de accidente, y si están involucrados vehículos militares y así se le ordena, realizar la investigación del mismo.*

[2255] *Significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón.*

[2256] *Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas.*

[2257] *Se denomina peaje al pago que se efectúa para poder circular en un vehículo por un camino.*

[2258] *Pago por el acceso en un vehículo particular a determinados espacios dentro de un casco urbano. Es muy conocido el peaje que se paga por acceder al centro de Londres. Los conductores que circulen por la zona central de la capital británica deben pagar 11,5 libras cada día, un sistema que también han implantado ciudades como Oslo, Estocolmo, Singapur y Milán. Existen excepciones para ciertos vehículos y personas. Aunque da la impresión de que sólo favorece a los ricos puede ser socialmente aceptable si el dinero obtenido se destina a la mejora del transporte público.*
También se quieren favorecer los vehículos eléctricos y a los vehículos que transporten más de 1 persona.

[2259] *Telepeaje o Peaje dinámico*

[2260] *Velocidad.*

[2261] *Velocidad adecuada.*

[2262] *Velocidad aconsejada o recomendada.*

[2263] *Velocidad específica.*

[2264] *Velocidad genérica.*

[2265] *Velocidad limitada.*

[2266] *Velocidad máxima.*

[2267] *Velocidad prevalente.*

[2268] *Velocidad mínima.*

[2259] *El telepeaje o peaje dinámico es el sistema de pago más moderno en las autopistas de peaje. Este sistema permite abonar el peaje sin detenerse en la estación de peaje. Consiste en la identificación del usuario que pasa por una vía determinada de la estación de peaje gracias a un pequeño transmisor instalado en el vehículo. Este transmisor es reconocido por una antena colocada en las vías que aceptan este sistema de pago. Este pequeño transmisor recibe diferentes denominaciones: OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje han llegado a un acuerdo por el que han desarrollando un servicio único de Telepeaje en toda España que se denomina: VIAT.*

[2260] *Es la relación entre la distancia que recorre un vehículo y el tiempo que tarda en recorrer dicha distancia. En la circulación vial se mide en kilómetros por hora.*

[2261] *Es aquella que permite estar en condiciones de dominar el vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto que se pueda presentar.*

[2262] *Es aquella, expresada en km/h en la correspondiente señal (cuadrada, con fondo azul) que se recomienda no sobrepasar. Si está situada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo al que se refiere el peligro.*

[2263] *La velocidad genérica se convierte en específica cuando está limitada mediante señales en determinados tramos de la vía (curvas, cambios de rasante, proximidad a intersecciones... etc.)*

[2264] *La* ***velocidad genérica*** *es la asignada de forma teórica a una vía, dependiendo de su catalogación. Sería incluso más correcto decir que es la velocidad asignada a cada tipo de vehículo en función de la vía por la que circula. Aunque las señales existentes en la vía marquen velocidades superiores en ciertos tramos, si el vehículo tiene una velocidad genérica inferior, ésta no se podrá rebasar (por ejemplo, el caso de camiones o vehículos con remolque en autopistas). Cuando se trata de vehículos especiales, excepto ciertos su velocidad genérica es siempre la misma independientemente de la vía por la circulen: 40 km/h y 25 km/h.*
Esas velocidades genéricas presentan inconsistencias notables. Así se permite circular en vías interurbanas, a más velocidad a un autobús con 55 pasajeros que a un furgón cargado de tomates.

[2265] *Es aquella impuesta genéricamente o de manera concreta y específica para determinados tramos.*

[2266] ***Velocidad máxima:*** *Indica el límite superior de velocidad permitido en un tramo de carretera bien por ser la velocidad genérica o bien por una señal.*
Las señales de velocidad máxima pueden ser verticales, verticales luminosas o marcas viales. Si la señal es vertical, obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de fin de limitación de velocidad, de fin de prohibiciones u otra de velocidad máxima.

[2267] *Es la velocidad que prevalece frente a la máxima debido a la presencia de señales, por las circunstancias personales de los conductores, por el tipo de vehículo, por sus características especiales o por el tipo de carga.*

[2268] *Es el límite inferior de velocidad permitido. También es la velocidad inferior a la mitad de la genérica de cada una de las vías. Igualmente es aquella que obliga a los conductores de vehículos a circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada hasta otra de velocidad mínima diferente o de fin de velocidad mínima o de velocidad máxima de valor igual o inferior.*

[2269] *Velocidad anormalmente reducida.*

[2270] *Velocidad excesiva.*

[2271] *Velocidad inadecuada.*

[2272] *Velocidad de paso humano.*

[2273] *Velocidad de trote (de un animal)*

[2274] *Velocidad de paso animal.*

[2275] *Intervalo aconsejado de velocidades.*

[2276] *EuroNCAP*

[2277] *Transporte intermodal.*

En España el RGC establece que "se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos" mientras que en otros países, como es el caso de Alemania, aclaran que en las autopistas solo se pueden conducir vehículos que que desarrollen, por construcción, una velocidad mínima de 60 km/h o superior, de acuerdo con sus características técnicas, pero cuya velocidad de circulación puede ser inferior a causa del tiempo atmósferico y del nivel del tráfico.

[2269] *Se considera que un vehículo circula a velocidad anormalmente reducida cuando lo haga a velocidad inferior a la mínima genérica de la vía sin causa justificada (avería o emergencia, principalmente), circulen o no otros vehículos.*

[2270] *Es equivalente a velocidad inadecuada y ocurre cuando el conductor no adapta la velocidad de su vehículo a las circunstancias del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. No es lo mismo que exceso de velocidad ya que éste es circular por encima de los límites máximos autorizados en un tramo de una vía.*

[2271] *Es circular sin tener en cuenta las circunstancias meteorológicas, del tráfico, el estado de la vía... etc., y que puede suponer un riesgo.*

[2272] *Sería conveniente que indicase cuál es esa velocidad. Existen varios tipos de peatones y por consiguiente distintas velocidades. Generalmente se distinguen tres categorías de peatones en zona urbana.*

- *un niño pequeño o una persona anciana: 1 a 3 km/h.*
- *un adulto: 4 a 6 km/h.*
- *un corredor urbano: 12 a 15 km/h.*

[2273] *También se echa de menos que no aclare este concepto. Se calcula que la velocidad media del trote es de casi 15 km/h en un caballo adulto de estatura media.*

[2274] *No se puede establecer una velocidad de paso animal porque son varias las especies que pueden circular por vías y caminos, pero en cualquier caso no debería superar la velocidad de paso humano ya que deben ir acompañados de una persona que los conduzca.*

[2275] *Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean buenas.*

[2276] *La entidad EuroNCAP, así como otros órganos de homologación internacional como el IIHSA americano, realizan los denominados "Crash Test" con vehículos idénticos a los que poco tiempo después aoarecerán en los concesionarios. Para evaluar correctamente todos los aspectos posibles se han normalizado una serie de "accidentes tipo" que deben superar todos los vehículos que un fabricante quiera vender en la Unión Europea. Téngase en cuenta que el impacto frontal tiene lugar a sólo 64 km/h, y en él el coche choca contra una barrera deformable con solape parcial. En estas pruebas los vehículos se equipan con dummies, maniquíes monitorizados que "reciben los golpes" en los accidentes. Resultan de vital importancia para evaluar correctamente los daños sufridos por unos teóricos ocupantes reales, y los grados de protección se dividen en Buena, Correcta, Aceptable, Débil y Deficiente.*

Es de lamentar que no se difundan test semejantes para mascotas transportadas. El Center for Pet Safety (Centro para la seguridad de las mascotas) realiza test de los sistemas de seguridad para sujetar perros y gatos dentro del vehículo. Esos test ayudan a que las personas puedan elegir sistemas de retencián adecuados para su mascota.

[2277] *Transporte de personas y de mercancías utilizando distintos modos de transporte de forma combinada.*

[2278] *Distintivo.*

[2279] *CAP.*

[2280] *PCP.*

[2281] *Sistema ADAS.*

Definiciones que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y que en muchos casos no están contenidas en el TRLTSV.

Vehículo de tracción animal[2282]	Vehículo arrastrado por animales.
Bicicleta con pedaleo asistido	Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kW, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos: – El conductor deja de pedalear. – La velocidad supera los 25 km/h.

[2278] *Término utilizado para indicar la pegatina o viñeta que contiene la señal V-19 y que sirve para indicar que se ha superado la ITV favorablemente. También la ley utiliza este término para la tarjeta de discapacitados, para los tickets horarios de estacionamiento, para indicar la contaminación que produce un vehículo, etc. En Iberoamérica se utiliza también la palabra "oblea".*

[2279] *El acrónimo CAP corresponde a un Certificado de Aptitud Profesional con validez en todo el territorio de la Unión Europea expedido por la Comunidad Autónoma y que sirve para acreditar que un conductor ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial como conductor profesional. Se trata de un certificado que no tiene plazo de caducidad, pero su vigencia depende de que su titular siga, dentro de unos plazos determinados en la normativa, los cursos de formación continua que corresponda.*

Afecta a aquellos que deban conducir vehículos de empresas establecidas en cualquier estado miembro de la unión europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D O D+E.

Coloquialmente hablando se dice que el permiso de condución sirve para conducir y el CAP sirve para trabajar.

[2280] *Todas las personas que conduzcan de manera continuada en el interior de la zona restringida de un recinto aeroportuario (no se aplica el TRLTSV) deberán disponer de un permiso de conducción en plataforma denominado PCP, expedido por la dirección del aeropuerto. El PCP es un documento* ***personal*** *e* ***intransferible****, que sirve de identificación al interesado junto con su acreditación personal y su DNI.*

Existen dos tipos de PCP según las zonas del recinto aeroportuario en las que se autorizan a conducir:

- *PCP: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario, excepto en el Área de Maniobras.*
- *PCP A.M.: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario.Todo poseedor del PCP deberá disponer de la acreditación personal que permite el acceso a la plataforma, permiso de conducción del tipo B o superior en vigor y un certificado de aptitud emitido por la compañía operadora del mismo. Para la obtención del PCP se debe superar un examen que acredite el conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, así como otros conocimientos que determine la Dirección del Aeropuerto.*

[2281] *El Sistema ADAS – Advanced Driver Assistance System- permite ayudar al conductor en las diferentes actividades que tiene que realizar con su respectivo vehículo. La DGT define el ADAS en la Instrucción 16 TV/89 como el "sistema de estacionamiento asistido el conjunto de ayudas que, actuando de manera automatizada sobre la dirección y/o el sistema de frenado y aceleración del vehículo permiten realizar la maniobra de estacionamiento sin la intervención directa del conductor sobre el volante y/o pedal del freno y acelerador".*

[2282] *A veces se encuentra en textos como "vehículo de tracción a/de sangre". Sería interesante que diferenciase a aquellos que sólo pueden transportar carga de aquellos que pueden llevar pasajeros, como, por ejemplo, las calesas o los coches de punto.*

En algunos países se prohíbe la circulación de este tipo de vehículos en los cascos urbanos.

Vehículo de tres ruedas[2283]	Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.
Cuatriciclo	Automóvil de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg, o 550 kg si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y cuya potencia máxima neta del motor sea inferior o igual a 15 kW. Los cuatriciclos tienen la consideración de vehículos de tres ruedas.
Furgón/Furgoneta[2284]	Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías[2285], cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.

[2283] No todos los vehículos de 3 ruedas tienen que tener más de 50 c.c. como sucede con los ciclomotores con ese número de ruedas.
Existen vehículos clasificados como de 3 ruedas (con manillar) que sin embargo no son considerados triciclos. Su homologación es muy similar a la de los quads y, a diferencia de los triciclos de motor, se les exige un ancho de vía superior, entre otras particularidades. Como los quads, se pueden conducir con el permiso B sin limitaciones de cilindrada ni antigüedad en el permiso. Pero no tienen que tener aspecto de "quads", como por ejemplo el Carver One.
[2284] Furgón y furgoneta son sinónimos en la normativa de tráfico. La única diferencia que se observa es que una furgoneta nunca tiene más de 3.500 kg de MMA y un furgón puede tener más de 12.000 kg de MMA y a partir de 3.500 kg ya es considerado como un camión.
El problema radica en que cada vez más se parecen las furgonetas a los derivados de turismo y a los vehículos mixtos adaptables. Por ello es importante ver la ficha técnica y el permiso de circulación para ver los criterios de clasificación.
En cuanto a las velocidades en las autopistas las furgonetas y furgones pueden circular a 90 km por hora mientras que los derivados de turismo y los vehículos mixtos adaptables pueden circular a 100 km/h.
La furgoneta es más alta que un turismo, y la parte de atrás permite llevar bastante equipaje. Aunque las furgonetas cada día son más cómodas hay que tener en cuenta que la velocidad permitida es menor que en un turismo y la ITV tiene períodos más cortos para las revisiones.
Estos vehículos tienen que tener puntos de amarre para la carga y si no es así, tienen que contar con dispositivos de retención de la carga (red, rejas, barras, mampara…) tal como señala el Anexo VI del RGV.
Se está tratando de que los radares puedan distinguir este tipo de vehículo en las sanciones por velocidad y lo podrán hacer si leen la matrícula y ese dato es analizado y asignado a una furgoneta o furgón.
A estos vehículos les afectan las señales R.-106 (entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías); R-107 (entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada) y R-406 (calzada para camiones, furgones y furgonetas).
Sería muy importante que los reglamentos de desarrollo del TRLTSV aclarasen cuando un furgón puede ser considerado un camión ya que hay señales verticales que lo hacen de modo genérico, como algunas de entrada prohibida (R-106 a R-110) donde se limitan a citar "transporte de mercancías" mientras en otras como la señal de obligación R-406 incluyen a camiones y furgones dando a entender que son diferentes.
Si tienen o no la consideración de camiones es importante porque, por ejemplo, la señal S-21 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña impide en ciertos casos que circulen camiones pero no dice nada de furgones, aunque en esta última señal también se olvidaron de incluir a los trenes de carretera ya que sólo nombran a los vehículos articulados.
En el Código de la Circulación de 1934 todavía se le veía como un carro y su definición era la siguiente: "carro largo de cuatro ruedas y cubierto".
[2285] Se están poniendo de moda las gastrofurgonetas (food trucks) y no se puede decir que estén concebidas y construídas para el transporte de mercancías, sino que funcionan como restaurantes sobre ruedas y debieran regularse en la normativa de tráfico. Hasta hace pocos años solamente se adaptaban como churrerías, heladerías o tiendas de recuerdos.

Caravana[2286]	Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentra estacionado.
Vehículo acondicionado	Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm, como mínimo.
Derivado de turismo	Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.[2287]
Autocaravana	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Vehículos todo terreno	Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 en su anexo II punto 4.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.
Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.
Tren turístico	Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.
QUAD-ATV[2288]	Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos

[2286] *El Departamento de Transportes británico considera de manera expresa que un conjunto de vehículos formado por un vehículo y una caravana, se considera un solo vehículo.*

[2287] *No llevan ventanas en los laterales traseros que son muchas veces aprovechados para poner logos y mensajes publicitarios.*

	específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas.

Definiciones que figuran en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Motocarro	Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.
Automóvil de tres ruedas	Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.
Autobús o autocar MMA ≤3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
Autobús o autocar MMA > 3.500 kg.	Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza excede de 3.500 kg.
Autobús o autocar mixto	El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.
Trolebús	Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.
Autobús o autocar de dos pisos	Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento.
Camión MMA ≤3.500 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.
Camión 3.500 kg. <	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no

[2288] *En algunos países iberoaméricanos se denomina "cuadrimoto deportivo" al quad y "quadrimoto utilitario" al ATV.*

MMA ≤ 12.500 kg.	integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
Camión MMA > 12.000 kg.	El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza sea superior a 12.000 kg.
Furgón/furgoneta MMA ≤ 3.500 kg.	Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.
Furgón 3.500 kg. < MMA ≤ 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.
Furgón MMA > 12.000 kg.	Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.
Derivado de turismo	Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.
Vehículo mixto adaptable	Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
Auto-caravana MMA ≤ 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Auto-caravana MMA > 3.500 kg.	Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente.
Remolque y semirremolque ligero MMA ≤ 750 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
Remolque y semirremolque 750 kg. < MMA ≤ 3.500 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
Remolque y semirremolque 3.500	Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se

kg. < MMA ≤ 10.000 kg.	excluyen los agrícolas.
Remolque y semirremolque MMA > 10.000 kg.	Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.
Máquina de obras automotriz	Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.
Máquina de obras remolcada	Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.
Máquina de servicios automotriz	Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.
Máquina de servicios remolcada	Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.

Definiciones que figuran en el Anexo II.C), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de utilización, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Personas de movilidad reducida	Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto o incapacidad físicos.
Familiar	Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.
Escolar	Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.
Escolar no exclusivo	Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.
Escuela de conductores	Automóvil destinado a las prácticas de conducción.
Urbano	Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas.
Corto recorrido	Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.
Largo	Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos

recorrido	vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie.
Derivado de camión	Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta, un máximo de nueve, incluido el conductor.
Plataforma	Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.
Caja abierta	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.
Porta-contenedores	Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.
Jaula	Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.
Botellero	Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas.
Porta-vehículos	Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.
Silo	Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granulosas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.
Basculante	Vehículo provisto de mecanismo que permitan llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.
Dumper	Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.
Batería de recipientes	Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).
Caja cerrada	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.
Capitoné	Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.
Blindado	Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.
Isotermo	Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.
Refrigerante	Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.
Frigorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío

	individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
Calorífico	Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante.
Cisterna	Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.
Cisterna isoterma	Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior.
Cisterna refrigerante	Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.
Cisterna frigorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.
Cisterna calorífica	Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante
Góndola	Vehículo cuya plataforma de tiene una altura muy reducida.
Todo terreno[2289]	Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmente, parcial o totalmente, por personas, mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.
Taxi[2290]	Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.
Alquiler	Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.
Autoturismo	Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.
Ambulancia	Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas

[2289] *Una definición más corriente es calificarlo como un vehículo adaptado para circular por terrenos abruptos. Lo consigue gracias a la tracción total, caja de cambios específica con reductora, suspensión elevada, bajos reforzados, ruedas de perfil más alto con menor presión de inflado, un ángulo de ataque mayor para poder abordar desniveles y ayudas electrónicas como control de descenso de colinas. Todo esto son características típicas, aunque no todos los todoterrenos las tienen todas de serie.*

[2290] *El RGV al ocuparse de la señal V-17, indicador de "libre", prefiere utilizar el término "autotaxi".*

	enfermas o accidentadas.
Servicio médico	Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)
Funerario	Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.
Bomberos	Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.
RTV	Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.
Vivienda	Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.
Taller o laboratorio	Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.
Biblioteca	Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.
Tienda	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.
Exposición u oficinas	Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.
Grúa de arrastre[2291]	Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.
Grúa de elevación	Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga).
Basurero	Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.
Hormigonera	Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.
Vehículo para ferias	Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes
Estación transformadora móvil	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.
Extractor de fangos	Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.
Autobomba	Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.
Grupo	Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de

[2291] *Canarias cuenta con una amplia legislación sobre este tipo de vehículos.*

electrógeno	energía eléctrica.
Compresor	Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.
Carretilla transportadora elevadora	Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas en recorridos generalmente cortos.
Barredora	Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.
Bomba de hormigonar	Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.
Perforadora	Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.
Excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
Retro-excavadora	Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.
Cargadora	Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal.
Cargadora retro-excavadora	Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.
Traílla	Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototraílla.
Niveladora	Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora.
Compactador vibratorio	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.
Compactador estático	Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.
Riego asfáltico	Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.
Pintabandas	Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.
Quitanieves	Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.

Definiciones que figuran en el Anexo II.D), que se ocupa del servicio al que se destinan los vehículos, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Servicio público: El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.
Servicio particular: El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.
Alquiler sin conductor: vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.
Aprendizaje de la conducción: vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción
Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.[2292]
Agrícola: vehículo destinado a realizar labores agrícolas.
Obras: vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción.
Mercancías peligrosas: vehículo destinado al transporte de materias peligrosas, aunque no se realice con carácter exclusivo.
Policía: vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
Protección civil y salvamento: vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.
Defensa: vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.
Actividad económica: automóvil con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías, cuya masa máxima autorizada es igual o inferior a 3.500 kg, que está afectado significativamente a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria.
Recreativo: vehículo destinado específicamente al ocio.

[2292] *No hay ninguna norma que prohíba el traslado de personas a bordo de un vehículo grúa que transporte un vehículo averiado, siempre que el vehículo cuente con una autorización de transporte de mercancías, las personas que se trasladen guarden relación con el vehículo averiado y viajen hasta donde se deposite. No se les puede cobrar nada por el traslado y la ocupación del vehículo no debe rebasar lo dispuesto en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV.*

Mercancías perecederas: vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.
Vehículo para ferias: vehículo adaptado para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.

Definiciones que figuran en el Anexo VI, que se ocupa de los dispositivos de retención y aseguramiento de la carga, del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.

Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente, puntos de amarre: son aquellos puntos de fijación en el vehículo (por ejemplo: anillas, ganchos, refuerzos roscados, etc.) que sirven para la fijación de dispositivos de amarre.
Dispositivo de amarre: son aquellos dispositivos que permiten asegurar la carga en el vehículo (cintas, cables, etc.) y que su instalación dependerá del tipo de carga que manipule el usuario.
Preinstalación o anclajes o fijaciones para los dispositivos de retención: son aquellos puntos de fijación en el vehículo (refuerzos roscados, anillas, ganchos, remaches, etc.) que sirven para la fijación de los dispositivos de retención.
Dispositivo de retención: es aquel dispositivo (por ejemplo: red, reja, barras) que está situado detrás de los asientos que limitan directamente con el plano de carga y que separa total o parcialmente la zona de pasajeros del espacio de carga para proteger a los pasajeros de un desplazamiento eventual de la carga. El asiento asumirá parcialmente la función de retención cuando el dispositivo de retención asegure únicamente la zona situada por encima del mismo.

Definiciones que figuran en el Anexo VIII, que se ocupa de los dispositivos de frenado del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.

Dispositivo de frenado: el conjunto de los órganos que tienen por función disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha, o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho.
Frenado de servicio: debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de una forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre. Su acción debe ser moderable.
Frenado de socorro: el frenado de socorro debe permitir detener el vehículo en una distancia razonable en caso de fallo del freno de servicio. Su acción debe ser moderable.
Frenado de estacionamiento: el frenado de estacionamiento debe permitir mantener el vehículo inmóvil en una pendiente ascendente o descendente, incluso en ausencia del

conductor, quedando mantenidos entonces los elementos activos en posición de aprieto por medio de un dispositivo de acción puramente mecánica.
Frenado continuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación con las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por la misma fuente de energía (que puede ser la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.
Frenado semicontinuo: el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación que tenga las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por dos fuentes de energía independientes (pudiendo ser una de ellas la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.
Frenado automático: el frenado del o los remolques que actúa automáticamente en caso de una separación de los elementos del conjunto de vehículos acoplados, comprendido el caso de una ruptura del enganche, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto.
Frenado por inercia: el frenado realizado utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor.
Frenado graduable: un frenado durante el cual, en el interior del campo de funcionamiento normal del dispositivo, tanto mientras sea la aplicación o durante la desaplicación de los frenos.

Definiciones que figuran en el Anexo IX, que se ocupa de las masas y dimensiones, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Tara: masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, **sin personal de servicio,** pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.
Masa en orden de marcha: se considera como masa en orden de marcha el resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kg y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kg si lo lleva.
Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

Masa por eje: la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.
Dimensiones máximas autorizadas: las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en este anexo. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en este anexo se medirán con arreglo al anexo I de la Directiva 70/156/CEE, sin tolerancia positiva.
Masa máxima autorizada (MMA): la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.
Masa máxima técnicamente admisible: la masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Masa máxima autorizada por eje: la masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.
Masa máxima por eje técnicamente admisible: la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Masa remolcable máxima autorizada: masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.
Masa remolcable máxima técnicamente admisible: la masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo de motor y especificadas por el fabricante.
Masa máxima autorizada del conjunto: suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado para su utilización por las vías públicas.
Carga vertical máxima técnicamente admisible sobre el acoplamiento: carga máxima sobre el acoplamiento establecida en la concepción del vehículo motor y/o del acoplamiento y especificada por el fabricante.

Carga indivisible: la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren

de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones del presente Reglamento.

Suspensión neumática: una suspensión se considera neumática si al menos el 75% del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida: sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

Dispositivo de elevación del eje: dispositivo permanente montado en un vehículo con objeto de reducir o incrementar la carga sobre el(los) eje(s) según las condiciones de carga del vehículo: 1. bien levantando completamente las ruedas del suelo/bajándolas del suelo, 2. o bien sin levantar las ruedas del suelo (por ejemplo, en el caso de sistemas de suspensión neumática u otros sistemas), con objeto de reducir el desgaste de los neumáticos cuando el vehículo no esté completamente cargado, o para facilitar el arranque (inicio de la marcha) sobre terreno resbaladizo a los vehículos de motor o conjuntos de vehículos, incrementando la carga sobre el eje motor.

Eje retráctil: eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 1.18.

Eje descargable: eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 2 del apartado 1.18.

Grupo de ejes: los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.

Tonelada: masa correspondiente a 1.000 kg.

Combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte.

Consisten en:

a) La electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,

b) el hidrógeno,

c) los biocarburantes, tal y como se definen en el artículo 2, punto 2, del Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo,

d) los combustibles sintéticos y parafínicos,

e) el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL), **f) el gas licuado del petróleo (GLP),** **g) la energía mecánica** procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual. 1.25
Vehículo de combustible alternativo: un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido debidamente homologado.
Operación de transporte intermodal: Tendrán esta consideración: **a) las operaciones de transporte combinado** definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o **b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles,** con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes. Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.»

Definiciones que figuran en el Anexo X, que se ocupa de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

Dispositivo: el elemento o conjunto de elementos que desempeñan una o varias funciones.
Luz de posición lateral: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.
Luz de la placa posterior de matrícula: el dispositivo utilizado para iluminar el lugar en el que se colocará la placa posterior de matrícula; podrá consistir en diferentes elementos ópticos.
Luz de trabajo: dispositivo destinado a alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.
Luz de alumbrado interior: la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

Definiciones que se encuentran en el artículo 144 del Reglamento General de Circulación, que se ocupa de las señales circunstanciales y de balizamiento, y que no figuran en el TRLTSV.

a) Dispositivos de barrera: prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan y son los siguientes:
1.º **Barrera fija:** prohíbe el paso a la vía o parte de ésta que delimita.
2.º **Barrera o semibarrera móviles:** prohíbe temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento u otros.
3.º **Panel direccional provisional:** prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.
4.º **Banderitas, conos o dispositivos análogos: prohíben** el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.
5.º **Luz roja fija:** indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito.
6.º **Luces amarillas fijas o intermitentes:** prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.
b) Dispositivos de guía: tienen por finalidad indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son los siguientes:
1.º **Hito de vértice:** elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retrorreflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico.
2.º **Hito de arista:** elemento cuya finalidad primordial es balizar los bordes de las carreteras principalmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad.
3.º **Paneles direccionales permanentes:** dispositivos de balizamiento implantados con vistas a guiar y señalar a los usuarios un peligro puntual, mediante el cual se informa sobre el sentido de circulación.
4.º **Captafaros horizontales (ojos de gato).**
5.º **Captafaros de barrera.**
6.º **Balizas planas:** indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos en la vía.

7.º **Balizas cilíndricas:** refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.
8.º **Barreras laterales: rígidas, semirrígidas y desplazables.** Indican el borde de la plataforma y protegen frente a salidas de la vía.

Conceptos básicos que figuran en el Reglamento General de Vehículos:

a) Homologación de tipo CE: el acto por el cual un Estado miembro de la Unión Europea hace constar que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas establecidas en las Directivas específicas y ha pasado los controles y comprobaciones previstos en los correspondientes certificados de homologación de tipo CE.
b) Homologación nacional de tipo: el acto por el cual la Administración General del Estado español hace constar que un vehículo satisface las prescripciones técnicas establecidas en la legislación vigente y reflejadas en la ficha de características, definidas para cada categoría de vehículos.
c) Homologación parcial: el acto mediante el cual la Administración General del Estado español o las Administraciones de otros Estados hacen constar que determinados sistemas, componentes o unidades técnicas de los vehículos, o relacionados con ellos, satisfacen las prescripciones técnicas establecidas en las correspondientes Directivas comunitarias o Reglamentos derivados del Acuerdo de Naciones Unidas relativo al reconocimiento recíproco de homologación de vehículos, sus partes y piezas, y en los Reglamentos técnicos de ámbito nacional. Esta misma denominación es, asimismo, aplicable a la comprobación del vehículo en lo que se refiere a aspectos parciales de su comportamiento.
d) Sistema: cualquier conjunto de elementos o de componentes del vehículo que está sujeto a los requisitos de alguna de las reglamentaciones particulares.
e) Componente: el dispositivo sujeto a las disposiciones de una reglamentación particular cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo independientemente del vehículo cuando la reglamentación particular así lo disponga expresamente.
f) Unidad técnica independiente: el dispositivo sujeto a disposiciones de reglamentaciones particulares cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo separadamente, pero únicamente para uno o varios tipos de vehículos, siempre que así lo disponga expresamente la reglamentación particular correspondiente.
g) Tarjeta ITV[2293]: documento que consta de:

[2293] *El Real Decreto 667/2015 de 17 de julio modificó el RGV y permite que la tarjeta de inspección técnica se pueda emitir en soporte papel o en soporte electrónico desde el 01.10.2015. También estableció que a partir del 11.11.2015 es obligatorio emitir en soporte electrónico las tarjetas ITV tipo B para vehículos de las categorías M (transporte de personas) y N (transporte de mercancías) y que a partir del 11.05.2016 está obligación se extiende a las tarjetas ITV tipo BL (vehículos completos de la categoría L).*

Por el anverso: registro de las inspecciones periódicas.
Por el reverso: certificado de características del vehículo en el que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.
h) Certificado de características de un ciclomotor: Documento expedido por el fabricante nacional, su representante legal en el caso de extranjeros o el órgano competente en materia de Industria de la Comunidad Autónoma en los casos previstos en la legislación vigente, en el que se hace constar las características técnicas de un ciclomotor correspondiente a un tipo homologado.
i) Certificado de conformidad CE: documento que expide el titular de la homologación de tipo de vehículo, acreditativo de que es conforme con esa homologación CE

Definiciones que figuran en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

1. Homologación de tipo: el procedimiento mediante el cual un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.
2. Homologación de tipo CE: procedimiento mediante el cual un Estado miembro del EEE certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea una marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y de los actos reglamentarios enumerados en sus anexos.
3. Homologación de tipo nacional: procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro del EEE; quedando la validez de dicha homologación limitada al territorio de ese Estado miembro.
4. Homologación individual: procedimiento por el cual se certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos del presente real decreto.

5. Homologación de tipo multifásica: procedimiento mediante el cual se certifica que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de este real decreto.
6. Vehículo de base: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.
7. Vehículo incompleto: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.
8. Vehículo completado: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos de este real decreto.
9. Vehículo completo: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.
10. Actos reglamentarios: se entenderá una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo de 20 marzo de 1958, relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en estos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de estas prescripciones, o un reglamento (RTM) anexo al Acuerdo mundial de 1998, sobre el establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en estos vehículos.
11. Requisitos alternativos: se entenderán las disposiciones administrativas o requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de protección medioambiental y de seguridad vial equivalente en la máxima medida de lo posible al nivel previsto en las disposiciones del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.
12. Fabricante: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participen directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.
13. Representante del fabricante: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como a su representante.
14. Autoridad de homologación: la autoridad con competencias en todos los

aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros del EEE, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en el ámbito de las competencias de la Administración del Estado, corresponden al actual Ministerio de Industria, Turismo y Comercio las actuaciones como autoridad de homologación.
15. Servicio técnico: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.
16. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas.
17. Vehículos del mismo tipo: aquellos que no presenten entre sí ninguna de las diferencias señaladas en los apéndices 1 de los anexos correspondientes de este real decreto o en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, cuando éstas le sean de aplicación.
18. Sistema: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de cualquier acto reglamentario.
19. Componente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá homologarse independientemente de dicho vehículo cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.
20. Unidad técnica independiente: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

Definiciones contenidas en el Anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Acceso directo: Acceso en que la incorporación de los vehículos a, o desde, la calzada

se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.
Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.
Automóvil: Vehículo de motor que circula sin carriles y sin conexión a una fuente exterior de energía. De esta definición se excluyen los ciclomotores, los vehículos para personas con discapacidad y los tractores y demás maquinaria agrícola.
Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.
Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
Camino de servicio: El construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni es elemento funcional de ésta.
Carretera de circunvalación: La que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.
Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
Carril adicional para circulación rápida: Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad.
Carril adicional para circulación lenta: Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos.
Carril de cambio de velocidad: Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad, desde la de los elementos de un acceso a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.
Carril central de espera: Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar tráfico.
Carril de trenzado: Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.
Enlace: Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y las vías de giro y, eventualmente, intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Intersección: Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye los ramales, las vías de giro y, eventualmente, los viales que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.
Lecho de frenado: Zona adyacente a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte pendiente, destinada a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.
Mediana: Franja longitudinal situada entre dos calzadas, no destinada a la circulación.
Nivel de servicio: Medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.
Nudo viario (abreviadamente nudo): Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.
Plataforma: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arcenes y las bermas afirmadas.
Ramal: En un enlace, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.
Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.
Tramo: Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera.
Variante de población: Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.
Variante de trazado: Obra en una carretera que cambia su trazado en planta o alzado.
Vía de giro: En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.
Vía colectora-distribuidora: Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.
Vía de servicio: Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.
Vía urbana: Cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una

población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

Orden IET/1624/2012, de 16 de julio, por la que se regula la homologación de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques

A los efectos de esta orden se entenderá por:

a) Placa de matrícula: Dispositivo sujeto a los requisitos del anexo I de esta orden destinada a ser instalada en los vehículos.
b) Fabricante: La persona u organismo responsable de la fabricación y manipulación de la placa de matrícula, con su red de manipuladores y será a todos los efectos el responsable ante la autoridad de homologación, y responde de garantizar la conformidad de producción del producto final totalmente elaborado.
c) Representante del fabricante: Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre.
d) Autoridad de homologación: La Administración con competencias en todos los aspectos de la homologación de tipo de la placa de matrícula, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los Estados que son parte contratante del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (en adelante, países del EEE), para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre la conformidad de producción. En la AGE, la competencia para ejercer las funciones propias de autoridad de homologación corresponde a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, sin perjuicio de las delegaciones vigentes en esta materia.
e) Servicio Técnico: La organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación u otros ensayos en nombre de la autoridad de homologación.

f) Servicio Técnico de conformidad de la producción: La organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo la evaluación de la conformidad, la inspección inicial y cuantas inspecciones sean necesarias, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.
g) Manipulador: El industrial, persona física o jurídica que, debidamente autorizado por el fabricante, forma parte de su red fabricación y realiza la operación de grabado de las letras, números y demás signos que constituyen la matrícula del vehículo.

Definiciones que se encuentran en el artículo 3 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, y que no figuran en el TRLTSV.

Mercancías peligrosas: Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.
Transporte: El realizado en vehículos automóviles, que circulen sin camino de rodadura fijo, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público. Están consideradas como operaciones de transporte las actividades de carga, descarga de las mercancías en los vehículos y la transferencia entre modos de transporte, así como las paradas y estacionamientos que se realicen por las circunstancias del transporte.
Expedidor: La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.
Transportista: La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.
Cargador-descargador: La persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.
Vehículo: Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.
ADR: el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.

Definiciones que figuran en la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).

Reductores de velocidad: Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos trasmos de vía.

Los reductores de velocidad (RDV), más comúnmente utilizados, se clasifican, atendiendo a su geometría, en los siguientes tipos:

Reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal **(paso peatonal sobreelevado)**. Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al del firme. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.

Reductores de velocidad de lomo de asno. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

Bandas transversales de alerta. Son unos dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo.

Otras definiciones contenidas en la ordenanza municipal tipo de la FEMP, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial

1) Bandas Transversales y Resaltos (BTR):

Almohada. Elevación ligera del perfil de la calzada en su zona central cuyo fin es la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuyo ancho sea inferior a la dimensión del dispositivo y que permita el paso de vehículos de dos ruedas o autobuses. Está indicada su utilización para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un lomo o de una mini meseta resulta especialmente molesta. (Anexo I. Ficha núm. 1-BTR).

Lomo[2294] **o resalto de calzada.** Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección sinusoidal. Se utilizarán preferentemente en áreas aisladas, evitando su uso en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales (Anexo I. Ficha núm. 2-BTR).

[2294] *En algunos países iberoaméricanos se denomina "lomada".*

Mini meseta o resalto de calzada. – Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección trapezoidal. Como norma se utilizará en las proximidades de entradas a puertas, mesetas, cambios de la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, en la zona de aproximación a cruces e intersecciones donde se aplicaron medidas de calmado del tráfico, como preaviso al resalto peatonal (paso peatonal elevado sobre la calzada), o en las proximidades de zonas de mucha afluencia peatonal. (Anexo I. Ficha núm. 3-BTR).

Resalto peatonal. Es un paso de peatones elevado sobre la calzada normalmente a cota del acerado y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal, materializándose las marcas viales del paso peatonal encima de la meseta, con dos partes en pendientes, llamadas rampas, formando un trapecio. Se recomienda su utilización en todos los cruces de calzada, intersecciones o tramos de vías con visibilidad donde se requiera una protección especial para las corrientes peatonales, como: centros escolares, mercados, centros deportivos, parques, zonas comerciales y de ocios etc. Y en todos aquellos lugares que por sus circunstancias se acuerde aplicar la política de antes seguridad que fluidez. (Anexo I. Ficha núm. 4-BTR).

Bandas de Alerta de Sección Sinusoidal. Son franjas transversales reductoras de velocidad, cuyo objetivo es advertir a los conductores con antelación la conveniencia de reducir la velocidad para eludir que el dispositivo transmita vibraciones o ruido derivados de su acción sobre el sistema de amortiguación y dirección del vehículo. Serán elementos homologados no permanentes, utilizándose temporalmente en aquellos lugares que por cuestiones circunstanciales en materia de seguridad vial y circulación así se estime oportuno autorizar. Se recomiendan su uso en vías donde la velocidad genérica es igual o inferior a 50 Km/h y no tenga un paso de vehículos pesados excesivo, siendo útiles también como elemento de preaviso para advertir la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad cuando desde las vías de la red principal se transita hacia una zona donde se limita la velocidad bruscamente como en: ramales de salidas de vías interurbanas a vial urbano, entrada a zonas de obras, entrada a puertas de zona con medidas de calmado de tráfico, etc. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

Bandas Sonoras. Consiste en grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones (de 1,3 cm. a 1,5 cm. de alto) o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

a) Pueden ser bandas sonoras “INTERMITENTES”, para anunciar o advertir una disminución de velocidad. Utilizando bandas uniformes (ver ficha núm. 5-BTR) de longitud 0,50 metros, o a tresbolillo también de 0,50 metro (medido en paralelo al eje longitudinal de la calzada), con un ancho (transversal al eje de la calzada) igual al ancho de la zona de rodadura (con separación entre cada banda de < 1m).

b) Bandas Sonoras “CONTÍNUAS” que obliga a mantener una velocidad constante en

un tramo concreto de la vía (longitud = al tramo de velocidad constante). En este caso solo se utilizará el modelo a tresbolillo (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR). A lo ancho y largo del tramo que se pretende mantener velocidad constante se aplicaría dichos elementos.
c) Para bandas anchas aisladas pueden tener una superficie de 3 a 6 metros (distribución a tresbolillo) separadas por una longitud entre juegos de (de <30 m).
d) El material deberá ser asfáltico o termoplástico para vías cuya banda de rodadura sea asfalto, pudiéndose utilizar en calles, barrios o urbanizaciones, adoquines de hormigón o ladrillos o material de características similares al tratamiento de la zona de rodadura.
e) No se debe instalar en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales, formas o medidas especiales. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

4. Elementos de Ordenación Estructural (EOE):

Glorieta Área 30. Son rotondas que requieren elementos verticales en la isla central que disminuya la visibilidad a través de ella, siendo el radio interior (R2) mayor que la mitad de la anchura de la calzada (R1). Se recomienda su uso en cruces e intersecciones donde una de las causas de accidentalidad viene dada por la prioridad de paso y velocidad excesiva, o por causa de bajar la intensidad o disminución de costes de mantenimiento y vigilancia. No se recomienda la combinación de este tipo de medida con presencia de cruce de peatones con semáforos ni donde exista presencia de línea de transporte. (Anexo II. Ficha núm. 1-EOE).
Mini-glorieta. Son intersecciones o cruces con sentido giratorio obligatorio con un islote central “rotonda” que tiene un diámetro igual al ancho de la calzada medido en el comienzo de la zona de franqueo. Toda su superficie o parte de ella se puede construir para ser pisada o montada por vehículos de mayores dimensiones que los turismos. Esta infraestructura contribuye a disminuir las velocidades en el inicio de la zona de franqueo de cruces e intersecciones, obligando a los usuarios a modificar su trayectoria, y estrechando su campo de visibilidad libre de obstáculo. Se recomienda su implantación sólo en vías urbanas en las que la velocidad en la zona de aproximación esté en un intervalo mínimo 30 Km/h y un máximo de 50 Km/h. (Anexo II. Ficha núm. 2-EOE).
Meseta. Elevación ligera del perfil transversal de la calzada en un tramo significativo de la vía, en general en las intersecciones o cruces, con el fin de señalar la presencia de una singularidad del itinerario e inducir la reducción de la velocidad de los vehículos. Está recomendado su uso en cruces, intersecciones, tramos de vías o entrada a “puertas”, cuando se conceda a la jerarquía peatonal prioridad con relación a los demás usuarios. (Anexo I. Ficha núm. 3-EOE).
Estrechamiento. Son cambios puntuales que se realizan en un tramo de la vía para producir una alteración al movimiento de “progresión normal”, rompiendo las perspectivas reforzando el efecto reductor de velocidad del vehículo mediante instalación de: medianas o refugios peatonales en el centro de la calzada, lenguas,

orejas de acerado en calzada, elevación ligera de la rasante o cambios en la textura y el color del pavimento. El estrechamiento puntual se puede establecer en uno o en los dos lados de la calzada. Su uso más frecuente deberá ser como zona de transición situada en la zona de aproximación de una “puerta”, meseta, o resalto peatonal. Para conseguir la reducción de la velocidad se deberá implantar estrechamientos cada 30 o 40 metros, siendo el límite máximo 50 metros. (Anexo II. Ficha núm. 4-EOE).
Zigzag o chicanes. Cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, diseñado para inducir velocidades moderadas de la circulación, forzando o interrumpiendo la progresión normal de las corrientes vehiculares obligando al cambio de trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares. Los elementos que configuran el zigzag deberán ser cuadrangulares permitiendo el ancho de calzada los giros de los vehículos que se autoricen a circular por dichas vías (Anexo II. Ficha núm. 5-EOE).
Puerta. Entrada o acceso a un área de calmado del tráfico, en la que se señala con elementos estructurales y de señalización el cambio en la normativa del uso de la vía, que a partir de ella se debe de cumplir. Su presencia en el viario anuncia la entrada a una zona singular de barrio, urbanizaciones residenciales etc., donde se ha ordenado los elementos estructurales y de señalización de tal forma, que los usuarios que acceden deban cambiar su forma de conducir y de circular. Puede materializarse como una puerta semiótica, por cambio del color o textura del pavimento, ajardinamiento, mobiliario urbano, etc. Se recomienda su utilización especialmente en las entradas de las zonas con calmado del tráfico o tramos de vías donde se establezcan velocidades iguales o inferiores a 20 km/h. Las puertas se deben retranquear mínimo 5 metros y máximo 20 metros, evitando retención del tráfico producida por los vehículos que acceden a ellas. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).
Barrera. Son resaltos a lo ancho del viario con textura diferente que insinúa, al igual que la puerta, una entrada a una zona acotada a ciertos tráficos, anunciando otras normas en cuanto a la circulación y uso de la vía. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).
Fondo de saco. Construcción de elementos estructurales que obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos. Obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos (Anexo II. Ficha núm. 7-EOE).
Diagonal. – Elemento estructural construido en intersecciones que obliga al tráfico al giro sin cruce de trayectoria, facilitando a través de dicho elemento el paso de vehículos de emergencias o bicicletas. Las diagonales transforman los cambios de dirección en una progresión normal en curva de las corrientes vehiculares (cruce a la indonesia), permitiendo solo a ciertos usuarios, como bicicletas y vehículos de urgencias atravesarlas. (Anexo II. Ficha núm. 8-EOE)

Categorías de vehículos contempladas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007 por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

A efectos de la homologación de tipo europea y nacional, así como de la homologación individual, se clasificarán los vehículos con arreglo a las siguientes categorías:

Categoría M. Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje.

- **Categoría M1.** Vehículos de la categoría M que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor. Los vehículos pertenecientes a la categoría M1 no dispondrán de ningún espacio para viajeros de pie. El número de plazas de asiento podrá limitarse a una (es decir, la del conductor).
- **Categoría M2.** Vehículos de la categoría M que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas. Los vehículos pertenecientes a la categoría M2 podrán tener, además de las plazas de asiento, espacio para viajeros de pie.
- **Categoría M3.** Vehículos de la categoría M que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas. Los vehículos pertenecientes a la categoría M3 podrán tener espacio para viajeros de pie.

Categoría N. Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías.

- **Categoría N1.** Vehículos de la categoría N cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.
- **Categoría N2.** Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 12 toneladas.
- **Categoría N3.** Vehículos de la categoría N cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

Categoría O. Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.

- **Categoría O1.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima no sea superior a 0,75 toneladas.
- **Categoría O2.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 0,75 toneladas, pero no a 3,5 toneladas.
- **Categoría O3.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no a 10 toneladas.
- **Categoría O4.** Vehículos de la categoría O cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) Núm. 168/2013 del Parlamento europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación

de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos

a) vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes: **i) vehículo L1e-A (ciclo de motor).** **ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas).**
b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes: **i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros)**, **ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías).**
c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según: **i)** las prestaciones de la motocicleta, que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes: **— vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),** **— vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),** **— vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),** **ii)** usos especiales: **— motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,** **— motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;**
d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar).
e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes: **i) vehículo L5e-A (triciclo),** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros, **ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial),** triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;
f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes: **i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),** **ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero),** que se divide en las subcategorías siguientes: — **vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías):**

vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

— **vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros):** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;

g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **L7e-A1: quad para carretera A1,**

— **L7e-A2: quad para carretera A2,**

ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **L7e-B1: quad todo terreno,**

— **L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos** (side-by-side),

iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

— **vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías)** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

— **vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros)** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

Categorías de vehículos que figuran en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de mayo de 2003 relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos.

Categoría T: Tractores de ruedas:

- **Categoría T1:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima de al menos el eje más cercano al conductor (1) superior o igual a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo inferior o igual a 1 000 mm.
- **Categoría T2:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima inferior a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo menor o igual a 600 mm. No obstante, cuando el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (2) (medido en relación con el suelo), dividido por la media de las vías mínimas de cada eje, sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fábrica se limitará a 30 km/h.
- **Categoría T3:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h y una masa en vacío y en marcha inferior o igual a 600 kg.

- **Categoría T4:** Tractores de ruedas especializados con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h.
    - **Tractores zancudos:** Cuya velocidad máxima es 40 km/h. Tractores diseñados para trabajar cultivos altos y en hileras (viñas, etc.). Su bastidor o parte de él es sobreelevado y están diseñados para transportar o accionar aperos situados en la parte delantera, entre los ejes, en la parte trasera o sobre una plataforma. En posición de trabajo su altura libre sobre el suelo > 1000 mm.
    - **Tractores de gran anchura:** Cuya velocidad máxima es 40 km/h. Tractores que se caracterizan por sus grandes dimensiones y destinados especialmente a trabajar en grandes superficies agrícolas.
    - **Tractores con distancia mínima al suelo reducida:** Tractores agrícolas o forestales con cuatro ruedas motrices, con velocidad máxima es 40 km/h, su MMTA no supera las 10t y la relación entre MMTA y masa máxima en vacío en marcha es < a 2,5. Sus equipos intercambiables están destinados a usos agrícolas y forestales y se caracterizan por el bastidor. Están equipados con una o varias tomas de fuerza.
- **Categoría T5**: Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

Categoría C: Tractores de orugas

Tractores de orugas desplazados y dirigidos por orugas cuyas categorías C1 a C5 se definen por analogía con las categorías T1 a T5.

Categoría R: Remolques

- **Categoría R1:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 1 500 kg.
- **Categoría R2:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 1 500 kg e inferior o igual a 3 500 kg.
- **Categoría R3:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3 500 kg e inferior o igual a 21 000 kg.
- **Categoría R4:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 21 000 kg.

En cada categoría de remolque se intercalará la letra «a» o «b», según la velocidad para la que se haya diseñado el remolque:

- **«a»** en el caso de los remolques diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h
- **«b»** en el caso de los remolques diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

Categoría S: Maquinaria intercambiable remolcable (MIR).

- **S1.** MIR destinada a uso agrícola o forestal en la que la suma de las MMTA`s por eje es 3500kg.
- **S2.** MIR destinada a uso agrícola o forestal en la que la suma de las MMTA`s por eje es 3500kg.

Definiciones que figuran en el Reglamento (UE) núm. 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

5. **Vehículos especiales**
5.1. | **Auto-caravana** | SA | Todo vehículo especial de categoría M que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente: a) asientos y mesa; b) camas, que pueden formarse por conversión de los asientos;c)cocina;d)armarios. Este equipamiento estará sujeto firmemente en la zona habitable. No obstante, la mesa podrá diseñarse para poder quitarla con facilidad.
5.2. | **Vehículo blindado** | SB | Todo vehículo destinado a proteger a personas y mercancías transportadas que tenga planchas de blindaje antibalas
5.3. | **Ambulancia |** SC | Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin. El habitáculo para pacientes deberá cumplir los requisitos técnicos de la Norma EN 1789: 2007 sobre “Vehículos de transporte sanitario y sus equipos. Ambulancias de carretera” salvo la sección 6.5 “Lista de equipos”.
5.4. | **Vehículo funerario** | SD | Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.
5.5. | **Vehículo accesible en silla de ruedas** | SH | Todo vehículo de categoría M1 fabricado o transformado de forma específica para transportar por carretera a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.
5.6. | **Caravana** | SE | Todo vehículo de categoría O tal como se define en el apartado 3.2.1.3 de la Norma ISO 3833: 1977.
5.7. | **Grúa móvil** | SF | Todo vehículo de categoría N3 no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento elevador sea igual o superior a 400 kNm.
5.8. | **Grupo especial** | SG | Todo vehículo especial que no entre dentro de ninguna de las definiciones de la presente sección.
5.9. | **Remolque convertidor** | SJ | Todo vehículo de categoría O equipado con un

acoplamiento de quinta rueda destinado a sostener un semirremolque para convertir a este en un remolque.
5.10. | **Remolque de transporte de carga excepcional** | SK | Todo vehículo de categoría O4 destinado a transportar cargas indivisibles y sujeto a restricciones de velocidad y de circulación debido a sus dimensiones. Este término engloba también los remolques hidráulicos modulares, independientemente del número de módulos.

Definiciones de interés que figuran en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007.

Auto-caravana. Todo vehículo especial de categoría M que incluya una zona habitable con el equipamiento mínimo siguiente: a) asientos y mesa; b) camas, que pueden formarse por conversión de los asientos; c) cocina; d) armarios. Este equipamiento estará sujeto firmemente en la zona habitable. No obstante, la mesa podrá diseñarse para poder quitarla con facilidad.
Vehículo blindado. Todo vehículo destinado a proteger a personas y mercancías transportadas que tenga planchas de blindaje antibalas.
Ambulancia. Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para tal fin.
Vehículo funerario. Todo vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.
Grúa móvil. Todo vehículo de categoría N no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento elevador sea igual o superior a 400 kNm.
Vehículo accesible en silla de ruedas Todo vehículo de categoría M 1 fabricado o transformado de forma específica para transportar por carretera a una o más personas sentadas en sus sillas de ruedas.
Vehículo todoterreno- Vehículo de categoría M o N con características técnicas específicas que permiten utilizarlo fuera de las calzadas normales.

Vehículo especial. Vehículo de categoría M, N u O con características técnicas específicas para desempeñar una función que requiere disposiciones o equipamientos especiales.

Definiciones contenidas en el Reglamento no 60 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de ciclomotores y motocicletas de dos ruedas en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, incluida la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

«Homologación de un vehículo», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, en caso de que dichos mandos estén instalados, y a su identificación. 15
«Tipo de vehículo», categoría de vehículos de motor que no se diferencian entre sí respecto al acondicionamiento en aspectos que puedan afectar al funcionamiento o posición de los mandos accionados por el conductor.
«Vehículo», un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas, tal como se definen en el punto 2.1.1 o en el punto 2.1.3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (1).
«Mando», las partes o los dispositivos de un vehículo directamente accionados por el conductor que produzcan cambios en el estado o el funcionamiento del vehículo o de cualquiera de sus partes.
«Dispositivo», un elemento o conjunto de elementos utilizados para llevar a cabo una o varias funciones.
«Manillar», cualquier parte de la barra o barras conectadas a la cabeza de horquilla (cabeza de dirección) mediante las cuales se dirige el vehículo.
«Parte derecha del manillar», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.
«Parte izquierda del manillar», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.
«Parte delantera del manillar» parte del manillar que se encuentra en la parte más alejada del conductor sentado en posición de conducción.
«Empuñadura», aquella parte del manillar más lejana del centro por la que el conductor sujeta el manillar.
«Empuñadura giratoria», empuñadura por la que se acciona algún mecanismo de

funcionamiento del vehículo, que el conductor del vehículo puede hacer girar en torno al manillar.
«Cuadro», parte del marco, chasis o bastidor del vehículo en la que está fijado el motor, la transmisión, o el conjunto motor-transmisión.
«Parte izquierda del cuadro», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.
«Parte derecha del cuadro», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.
«Palanca», dispositivo formado por un brazo que gira sobre un punto de apoyo mediante el cual se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo.
«Palanca de mano», palanca accionada por la mano del conductor. **«Palanca de pie»,** palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y un espolón que sobresale del brazo de la palanca.
«Pedal», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y una zona de apoyo para el pie situada sobre la misma de manera que permita ejercer presión sobre el brazo de la palanca.
«Pedales de propulsión», dispositivos vinculados a algún tipo de transmisión que pueden utilizarse para propulsar un ciclomotor.
«Balancín», palanca, cuyo punto de apoyo se halla en su centro o cerca del mismo, que cuenta con una zona de apoyo o espolón para el pie en cada extremo y que se acciona mediante contacto entre el pie del conductor y dichas zonas de apoyo o espolones.
«En el sentido de las agujas del reloj», dirección de rotación alrededor del eje de la pieza de que se trate, que sigue el movimiento de las agujas de un reloj vista desde el lado superior o exterior de dicha pieza.
«En el sentido contrario a las agujas del reloj» significa lo contrario.
«Freno de servicio combinado», sistema de funcionamiento (por acción hidráulica, mecánica o ambas) por el que entran en funcionamiento, al menos parcialmente, los frenos delanteros y traseros mediante la utilización de un solo mando.
«Indicador», dispositivo que proporciona una información relativa al funcionamiento o a la situación de un sistema o de una parte de un sistema, por ejemplo, el nivel de un fluido.
«Luz testigo», una señal óptica que indica la puesta en marcha de un dispositivo, un funcionamiento o un estado correcto o defectuoso, o la no entrada en funcionamiento.
«Símbolo», dibujo que permite identificar un mando, una luz testigo o un indicador.

«Avisador óptico», un faro cuyo haz puede lanzar destellos para emitir señales a los vehículos que vienen en sentido contrario o a los que van delante, por ejemplo, cuando un vehículo está a punto de adelantar a otro más lento que esté situado delante.
«Adyacente», respecto a un símbolo que identifique un mando, una luz testigo o un indicador, significa que el símbolo está muy cerca del mando, la luz testigo o el indicador y que no hay ningún otro mando, luz testigo, indicador, símbolo de identificación o fuente de iluminación entre el símbolo de identificación y el mando, la luz testigo o el indicador identificados por dicho símbolo.
«Espacio común»: zona en la que puede mostrarse más de una luz testigo, indicador, símbolo de identificación u otro mensaje, pero no simultáneamente.

Definiciones en el Reglamento (UE) Núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos

«motor de encendido por compresión» o «motor CI»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de «Diesel».
«motor de encendido por chispa» o «motor PI»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo «Otto».
«vehículo híbrido»: el vehículo de motor con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.
«vehículo eléctrico híbrido»: el vehículo que, con fines de propulsión mecánica, se alimente de las dos fuentes siguientes de energía o potencia acumulada instaladas en él: a) un combustible fungible; b) una batería, un condensador, un volante de inercia o generador o cualquier otro dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica. La presente definición incluye el vehículo cuya fuente de energía procede de un combustible fungible únicamente con el fin de recargar el dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.
«propulsión»: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor.
«cilindrada»: a) en el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros; b) en el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de los cilindros.
«ruedas gemelas»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera

como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm.
«motor de combustión interna»: motor térmico en el que las cámaras de combustión y expansión están físicamente separadas y en el que el fluido motor interno se calienta mediante combustión en una fuente exterior; el calor generado por la combustión externa hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil.
«GLP»: gas licuado de petróleo compuesto de propano y butano licuados por almacenamiento bajo presión.
«gas natural»: gas natural con un contenido de metano muy alto.
«biodiesel»: combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilésteres de cadena larga y producido de forma sostenible.
«vehículo eléctrico puro»: un vehículo propulsado por: a) un sistema consistente en uno o más dispositivos de acumulación de energía eléctrica, uno o más dispositivos de acondicionamiento de la energía eléctrica y uno o más aparatos eléctricos que convierten la energía eléctrica acumulada en energía mecánica que se transmite a las ruedas para la propulsión del vehículo. b) un sistema de propulsión eléctrica auxiliar montado en un vehículo diseñado para funcionar a pedal.
«vehículo con pila de combustible de hidrógeno»: vehículo propulsado mediante una célula de combustible que convierte la energía química del hidrógeno en energía eléctrica para la propulsión del vehículo;

Otras definiciones de interés que figuran en la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

Cartel: está constituido por un conjunto de lamas (de 175 mm de altura) que forman la placa en la que están inscritos los símbolos o leyendas de una señal.
Subcartel: es cada una de las partes, con orla independiente, en las que se divide un cartel.
Flecha: es el cartel cuya placa termina lateralmente en una punta direccional.
Pórtico: es una estructura formada por un dintel y apoyada a ambos lados de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.
Banderola: es una estructura en forma de ménsula apoyada a un solo lado de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

Definición que figura en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Área urbanizada: superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

Definiciones de interés que figuran Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Contaminación acústica: presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente
Emisor acústico: cualquier actividad, infraestructura, equipo, maquinaria o comportamiento que genere contaminación acústica.
Gran eje viario: cualquier carretera con un tráfico superior a 3 millones de vehículos por año.
Zonas de servidumbre acústica: sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.
Zonas tranquilas en las aglomeraciones: los espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.

Definiciones contenidas en la **Instrucción de la DGT 15/V-110 sobre "0 emisiones"** de 07.04.2015

Vehículo eléctrico (EV): vehículo propulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos.
Vehículo eléctrico de baterías (BEV): vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica de sus baterías que se recargan de una fuente de energía eléctrica exterior.

Vehículo eléctrico de Rango Extendido (REEV): vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica de sus baterías que se recargan principalmente de una fuente de energía eléctrica exterior pero que también pueden recargarse por un generador eléctrico embarcado.
Vehículo eléctrico de células de combustible (FCEV): vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.
Vehículo híbrido (HEV): vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.
Vehículo híbrido enchufable (PHEV): vehículo híbrido que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s) que se alimentan de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior.
Vehículo de hidrógeno (HICEV): vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.

Definiciones contenidas en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal.

Animales de compañía: los animales que tenga en su poder el hombre, siempre que su tenencia no tenga como destino su consumo o el aprovechamiento de sus producciones, o no se lleve a cabo, en general, con fines comerciales o lucrativos.
Animales domésticos: aquellos animales de compañía pertenecientes a especies que críe y posea tradicional y habitualmente el hombre, con el fin de vivir en domesticidad en el hogar, así como los de acompañamiento, conducción y ayuda de personas ciegas o con deficiencia visual grave o severa.

Definiciones contenidas en la Ley 13/2002, de 23 de diciembre, de tenencia, protección y derechos de los animales.

Animales de compañía: Los animales domésticos que se mantienen generalmente en el propio hogar, con el objeto de obtener su compañía. Los perros y los gatos, sea cual sea su finalidad, se considerarán a efectos de esta Ley animales de compañía.
Animales domésticos: Los que pertenezcan a especies que habitualmente se críen, reproduzcan y convivan con las personas.

Definiciones contenidas en la Instrucción de la DGT15/V-113 sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.

Vehículo autónomo. Todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal. A estos efectos, no tendrá consideración de tecnología autónoma

aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa.
Modo convencional: modalidad de conducción de un vehículo autónomo en la que la tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor.
Modo autónomo: modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin el control activo de un conductor cuando su tecnología autónoma está activada.

Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico

A los efectos de la elaboración de las estadísticas resultantes de la información recogida en el **Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico** y en otras fuentes, se definen a continuación los principales indicadores:

1. Referidos a la gravedad de los accidentes:
1.1 «Accidente de tráfico con víctimas»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).
1.2 «Accidente de tráfico mortal»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.
1.3 «Accidente de tráfico grave»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas, según lo dispuesto en el punto 2.2.
2. Referidos a la gravedad de las lesiones:
2.1 «Fallecido»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.
2.2 «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.b) del anexo II.B), siempre que no le sea aplicable la definición de fallecido establecida en el punto 2.1.
2.3 «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.c) del anexo II.B), siempre que no le sean aplicables

las definiciones de los puntos 2.1 y 2.2.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos previstos en el presente real decreto, se entiende por:

1. Homologación de tipo: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.
2. Homologación de tipo nacional: Procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro; la validez de dicha homologación queda limitada al territorio de ese Estado miembro.
3. Homologación de tipo CE: Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas y componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos; 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos, y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE; 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo del 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo, y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos de las referidas Directivas.
4. Homologación individual: Procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.
5. Homologación de tipo multifásico: Procedimiento mediante el cual un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.
6. Vehículo de base: Todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.
7. Vehículo incompleto: Todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.
8. Vehículo completado: El vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

9. Vehículo completo: Todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.
10. Actos reglamentarios: Una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo revisado de 1958 relativo a la adopción de prescripciones técnicas para los vehículos de ruedas, el equipo y piezas que pueden montarse y/o usarse en los vehículos de ruedas y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas en base a estas prescripciones.
11. Fabricante: La persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participe directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.
12. Representante del fabricante: Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como su representante.
13. Autoridad de homologación: La autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. En la actualidad, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
14. Servicio técnico: La entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que el propio organismo competente lleve a cabo esas funciones.
15. Servicio técnico de reformas: La entidad designada por la autoridad de homologación española como laboratorio para llevar a cabo informes de las reformas tipificadas en el presente real decreto y, en su caso, los ensayos previstos en los actos reglamentarios afectados por la/s reforma/s.
16. Taller: Entidad debidamente inscrita en el registro oficial de talleres de reparación de vehículos correspondiente. En España, registro especial de talleres de reparación de vehículos automóviles y de sus equipos y componentes, regulado por la reglamentación aplicable. A los efectos del presente real decreto también tendrán la consideración de taller las instalaciones de los fabricantes de vehículos cuando intervengan en la ejecución de las reformas en el ámbito que se determine en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
17. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV): Las instalaciones que tienen

por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma del territorio donde estén radicadas.
18. Reforma de vehículo: Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del mismo, o es susceptible de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Este término incluye cualquier actuación que implique alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV del vehículo.
19. Vehículo: Todo vehículo a motor y sus remolques, incluidos los vehículos especiales.
20. Manual de Reformas de Vehículos: Documento elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. Este manual estará disponible para consulta de los solicitantes de una reforma en todas las estaciones de ITV. El manual será actualizado cuando se modifique la tipificación de las reformas o los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea.
21. Vehículo de la misma categoría o tipo: Aquellos vehículos que no presentan entre sí diferencias por las que deban considerarse de distinta categoría o tipo, según se definen en las Directivas 2007/46/CE, 2003/37/CE o 2002/24/CE, o en el real decreto de homologación nacional de tipo.
22. Conjunto funcional: Conjunto de sistemas, partes o piezas autorizado por la autoridad de homologación, destinado a cumplir una función determinada en uno o varios vehículos del mismo o de diferentes tipos o categorías y que afectan a una o varias funciones de las incluidas en el anexo I del presente real decreto.
23. Proyecto técnico: Conjunto de documentos, redactado por técnico competente, que tiene por objeto la definición y la valoración de las características de un producto, obra o instalación, que se requieren en función de su fin o destino.
24. Certificación final de obra: El acto por el que en forma de documento se da la conformidad por parte de un técnico de las obras y/o instalaciones realizadas según proyecto.
25. Certificado del taller: El documento que acredita la ejecución de una determinada actuación de un taller sobre un vehículo determinado.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:

a) «Vehículo», todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.
b) «Vehículo de motor», todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.
c) «Vehículos de dos o tres ruedas», todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.
d) «Vehículo histórico o de interés histórico», todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.
e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV», inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.
f) «Órgano de supervisión»: un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

Definición contenida en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de esta ley se entiende por:

a) Discapacidad: es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Definición contenida en la Nota de Procedimiento elaborada por la Administración Tributaria para el reconocimiento del derecho a la aplicación del tipo de IVA del 4% en la adquisición o adaptación de vehículos a motor que deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida.

Persona con movilidad reducida: Toda persona cuya movilidad se encuentra limitada debido a una incapacidad física (sensorial o motriz), una deficiencia intelectual, edad o cualquier otra causa de discapacidad manifiesta para utilizar un medio de transporte y cuya situación requiera atención especial o adaptación de los servicios disponibles habitualmente a los pasajeros en general.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía.

Agudeza visual: el máximo u óptimo poder visual del ojo.
Campo visual: espacio en el que están situados todos los objetos que pueden ser percibidos por el ojo estando éste fijo en un punto delante de él, es decir, sin moverse y en posición primaria de mirada.

Definiciones que figuran en la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor.

Cinemómetros ópticos. Son cinemómetros que utilizan haces de luz en la región visible o infrarroja del espectro electromagnético. La velocidad del vehículo puede determinarse por procesamiento de la energía reflejada, o bien por medición de los intervalos de tiempo entre interrupciones de los haces provocadas al ser atravesados por un vehículo.
a) De barra Láser: Consisten en doble o triple barrera luminosa, formada por emisiones láser y otros tantos detectores, que marcan el momento de interrupción del haz luminoso o corte del haz por el vehículo. Se mide la distancia que existe entre las barreras luminosas y el tiempo que transcurre entre cortes sucesivos del haz.
b) De «pistola» Láser: Estos cinemómetros operan bajo el principio «distancia/tiempo». La velocidad se determina midiendo el tiempo de vuelo de una serie de pulsos cortos de luz generados por diodos láser infrarrojos, que al chocar contra un objetivo son reflejados, filtrados y detectados por los diodos. Un sistema controlado por microprocesador mide el tiempo transcurrido entre la generación y detección de estos pulsos.
Cinemómetros de sensor. Son cinemómetros que utilizan cables u otros dispositivos que van colocados sobre la calzada de tal manera que, cuando un vehículo cruza a través de él se produce algún cambio en sus propiedades físicas. Generalmente están formados por bandas piezoeléctricas que se insertan en la calzada y al ejercerse sobre ellas una presión, emiten impulsos, que sirven para medir tiempos de corte.
Cinemómetros por efecto Doppler (radares). Son cinemómetros que utilizan un transmisor y receptor de onda continua en la banda de las microondas y que operan bajo el principio Doppler.
Otros[2295]**.** De visión artificial, de ultrasonidos, de definición, etc.

[2295] ***Velolaser.*** *Es un equipo portátil, compacto, pequeño y ligero, destinado a medir la velocidad de circulación de vehículos y documentar mediante fotografía aquellos que superan un límite de velocidad predefinido. Todos sus componentes están integrados en un cuerpo único. Puede detectar vehículos que circulan hasta 250 km/h tanto de día como por la noche y abarcan dos carriles -incluso en sentidos opuestos-, pudiendo realizar mediciones por acercamiento o alejamiento y están preparados para distinguir los vehículos por su tipología.*

Definición que figura en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

Tarjeta de ITV: documento que describe a una unidad de vehículo que se pretende poner en circulación, por lo tanto, en ella deberán figurar exclusivamente las características que corresponden al vehículo documentado incluyendo los equipos opcionales de que dispone por haber sido equipado con ellos por el fabricante del mismo, y que están incluidos en su homologación de tipo.

Definición contenida en el Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971.

Por **accidente de circulación por carretera** a los fines del presente Convenio se entenderá todo accidente en que intervengan uno o más vehículos, automotores o no, y que esté ligado a la circulación por la vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas con derecho de acceso al mismo.

Definiciones contenidas en la Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor firmada en Washington el 15 de diciembre de 1943.

Vehículo automotor: Todo vehículo impulsado por sí mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles, y que se use para el transporte de personas o mercaderías.
Carretera: Cualquier vía pública conservada y abierta al público para el tránsito de vehículos.
Conductor: Cualquier persona que guíe o tenga efectivamente el control físico de un vehículo automotor en una carretera.

Mesta Fusion. *Están instalándose en Francia y van más allá del simple control de la velocidad de los vehículos ya que es capaz de identificar múltiples infracciones en un tramo de 200 metros de longitud y con hasta 8 carriles. Además de detectar vehículos que circulan más rápido de lo autorizado, el dispositivo está preparado para determinar si la distancia de seguridad entre ellos es adecuada o si un conductor realiza un cambio de carril sin señalizarlo con el intermitente. También permiten monitorizar adelantamientos incorrectos por la derecha, vehículos que circulan por el arcén, automovilistas que realizan giros indebidos o utilizan el móvil al volante y conductores que se saltan un semáforo o no respetan otras señales de tráfico.*

Definiciones que figuran en el Convenio de Ginebra sobre la circulación vial, de 19 de septiembre de 1949

Circulación internacional: toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos.
Carretera: toda vía pública abierta a la circulación de vehículos.
Calzada: Parte de la carretera normalmente utilizada para la circulación de vehículos.
Vía: significa cada una las subdivisiones de la calzada que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos.
Conductor: toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicleta) o guíe animales de tiro, carga, o silla, o rebaños por una carretera, o que tenga o su cargo la conducción o control efectivo de los mismos.
Vehículo automotor: todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico. Los Estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.
Vehículo articulado: todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descanse sobre el vehículo tractor, y éste soporte una parte considerable del peso del remolque. Tal remolque se denomina “semi-remolque”.
Remolque: todo vehículo destinado a ser arrastrado por un automóvil.
Bicicleta: todo velocípedo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión. Los Estados que estén obligados por el anexo I, incluirán también en esta definición las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.
Peso en carga de un vehículo: el peso del vehículo y de su carga, estando el vehículo detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualesquiera otras personas transportadas al mismo tiempo;
Carga máxima: el peso de la carga declarado permisible por la autoridad competente del país donde esté matriculado el vehículo; y,
Peso máximo autorizado: el peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquél está en orden de marcha.

Definiciones contenidas en la Convención de Viena sobre la circulación vial de 1968, algunas modificadas por el acuerdo europeo de 1971 que complementa la Convención.

Un vehículo está en “circulación internacional” por el territorio de un Estado, cuando:
i) pertenece a una persona física o jurídica que tiene su residencia normal fuera de este Estado;
ii) no está matriculado en este Estado, y
iii) ha sido importado en él temporalmente.

quedando, sin embargo, libre toda Parte Contratante para negarse a considerar como si estuviera en “circulación internacional” todo vehículo que hubiera permanecido en su territorio durante más de un año sin interrupción importante, cuya duración puede ser fijada por esa Parte Contratante.
Un conjunto de vehículos está en “circulación internacional”, cuando uno por lo menos de los vehículos del conjunto se ajusta a esta definición.
Poblado: un espacio cuyos accesos y salidas están especialmente señalizados como tales.
Zona residencial: un espacio especialmente designado en el que se aplican normas de tráfico especiales y cuyos accesos y salidas están debidamente señalizados.
Vía: la superficie completa de todo camino o calle abierto a la circulación pública.
Calzada: la parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos; una vía puede comprender varias calzadas separadas claramente entre sí, especialmente por una franja divisoria o una diferencia de nivel.
Borde de la calzada: significa, para los demás usuarios de la vía, la orilla del resto de la calzada, en las calzadas en que haya uno o varios carriles o pistas laterales reservados a la circulación de ciertos vehículos.
Carril: una cualquiera de las bandas longitudinales en las que puede estar subdividida la calzada, materializadas o no por marcas viales longitudinales, pero que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.
Carril para ciclistas: una parte de la calzada reservada a los ciclistas. Un carril para ciclistas deberá estar separado del resto de la calzada por marcas longitudinales en el pavimento.
Pista para ciclistas: una vía independiente o una parte independiente de una vía reservada a los ciclistas y señalizada como tal. Una pista para ciclistas deberá estar separada de otras vías o de otras partes de la misma vía mediante elementos estructurales.
Encrucijada: todo cruce a nivel, empalme o bifurcación de vías, incluidas las plazas formadas por tales cruces, empalmes o bifurcaciones.
Paso a nivel: todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente.
Autopista: una vía que ha sido especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que: i) Salvo en determinados lugares o con carácter temporal, tiene calzadas distintas para la circulación en cada uno de los dos sentidos, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios; ii) No cruza a nivel ninguna vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni senda y iii) Está especialmente señalizada como autopista.
Se considera que **un vehículo está:**

i) **Parado:** cuando está inmovilizado durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas; ii) **Estacionado:** cuando está inmovilizado por una razón distinta de la necesidad de evitar un conflicto con otro usuario de la vía o una colisión con un obstáculo, o la de obedecer los preceptos de los reglamentos de circulación, y su inmovilización no se limita al tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas. Sin embargo, las Partes Contratantes podrán considerar como "parado" todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso ii) del presente apartado, si la duración de su inmovilización no excede de un período fijado por la legislación nacional, y considerar como "estacionado" todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso i) del presente apartado, si la duración de su inmovilización excede de un período fijado por la legislación nacional;
Ciclo: todo vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
Ciclomotor: todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cm3 y cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 50 km (30 millas) por hora, pudiendo no obstante toda Parte Contratante, en su legislación nacional, no considerar como ciclomotores los vehículos que no tengan las características de los ciclos en cuanto a sus posibilidades de empleo, especialmente la característica de poder ser movidos por pedales, o cuya velocidad máxima por construcción, o cuya masa o cuyas características de motor excedan de ciertos límites. Nada en la presente definición podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes asimilar totalmente los ciclomotores a los ciclos para la aplicación de los preceptos de su legislación nacional sobre la circulación vial.
Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión. Las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg. El término "motocicleta" no incluye los ciclomotores; no obstante, las Partes Contratantes podrán, a condición de que hagan una declaración en ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, asimilar los ciclomotores a las motocicletas a los efectos de la presente Convención2.
Vehículo de motor: todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas y los vehículos que se desplacen sobre rieles.
Automóvil: todo vehículo de motor que sirva normalmente para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional.
Remolque: todo vehículo construido para ser arrastrado por un vehículo de motor; este término comprende los semirremolques.

Semirremolque: todo remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su masa y de su carga estén soportados por dicho automóvil.
Remolque ligero: todo remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.
Conjunto de vehículos: un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad.
Vehículo articulado: el conjunto de vehículos constituido por un automóvil y un semirremolque acoplado al mismo.
Conductor: toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla.
Masa máxima autorizada: la masa máxima del vehículo cargado, declarado admisible por la autoridad competente del Estado donde el vehículo esté matriculado.
Tara: la masa del vehículo sin personal de servicio, pasajeros ni carga, pero con la totalidad de su carburante y utensilios normales de a bordo.
Masa en carga: la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.
Lado de la circulación y **correspondiente al lado de la circulación:** significan la derecha cuando, según la legislación nacional, el conductor de un vehículo debe cruzarse con otro vehículo dejando a éste a su izquierda; en caso contrario, significa la izquierda.
Ceder el paso a otros vehículos: el conductor de un vehículo no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos.
Peatones: las personas que empujen o tiren de un cochecito para bebés, una silla para inválidos o cualquier otro vehículo pequeño sin motor o que empujen un ciclo o un ciclomotor y las personas discapacitadas que se desplacen en sillas de ruedas movidas por esas personas o que circulen a velocidad de paso humano;
Luz de carretera: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía hasta una gran distancia delante del vehículo.
Luz de cruce: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía, delante del vehículo, sin ocasionar deslumbramiento o molestias injustificadas a los conductores y otros usuarios de la vía que vengan en sentido contrario.
Luz de posición delantera: la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto de frente.
Luz de posición trasera: la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto por detrás.
Luz de frenado: la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía, que se hallen detrás del vehículo, que el conductor está aplicando el freno de servicio.

Luz de niebla delantera: la luz del vehículo destinada a aumentar la iluminación de la vía en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.
Luz de niebla trasera: la luz utilizada para aumentar la visibilidad del vehículo desde atrás en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.
Luz de marcha atrás: la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando o a punto de efectuar maniobra de marcha atrás.
Luz indicadora de dirección: la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor tiene el propósito de cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.
Luz de estacionamiento: la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo estacionado; puede sustituir a las luces de posición delantera y trasera.
Luz de gálibo: la luz colocada cerca del límite exterior de la anchura total y lo más cerca posible de la parte más alta del vehículo con el fin de indicar claramente la anchura total. Esta señal sirve de complemento a las luces de posición en algunos automóviles y remolques haciendo destacar especialmente su tamaño.
Señal de advertencia de peligro: la señal emitida por el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección.
Luz lateral: la luz colocada en el costado destinada a indicar la presencia del vehículo visto de lado.
Luz especial de advertencia: la luz destinada a señalizar los vehículos con preferencia de paso o un vehículo o grupo de vehículos cuya presencia en la vía requiera que los demás usuarios adopten precauciones especiales, en particular convoyes de vehículos, vehículos de tamaño excepcional y vehículos o equipo de construcción o mantenimiento de carreteras.
Dispositivo de alumbrado de la placa de matrícula posterior: un dispositivo que asegure la iluminación de la placa de matrícula posterior; podrá estar constituido por varios elementos ópticos.
Luz (de circulación) de día: una luz destinada a facilitar la percepción y la visibilidad durante el día de un vehículo en circulación visto de frente.
Dispositivo reflectante: un dispositivo destinado a indicar la presencia de un vehículo por el reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena a dicho vehículo.
Superficie iluminadora: la proyección ortogonal en un plano transversal vertical, de la superficie efectiva desde la cual se emite la luz. En el caso de un dispositivo reflectante, la superficie eficaz es la superficie visible de la unidad óptica del dispositivo.

Definiciones que figuran en el Reglamento (CE) núm. 998/2003 del parlamento europeo y del consejo de 26 de mayo de 2003 por el que se aprueban las normas zoosanitarias aplicables a los desplazamientos de animales de compañía sin ánimo comercial, y se modifica la Directiva 92/65/CEE del Consejo.

Animales de compañía: los animales de las especies incluidas en la lista que figura en el anexo I que acompañen a su propietario o a una persona física que se responsabilice de los mismos en nombre del propietario durante el desplazamiento, y que no se destinen a una operación de venta o de transmisión de propiedad.
Pasaporte: todo documento que permita identificar claramente al animal de compañía, que incluya las indicaciones que permitan comprobar su cumplimiento del presente Reglamento, que debe establecerse con arreglo al segundo párrafo del artículo 17.
Desplazamiento: todo movimiento de un animal de compañía entre Estados miembros, o su introducción o reintroducción en el territorio de la Comunidad procedente de un tercer país.

Definiciones contenidas en el Acuerdo europeo, de 15 de noviembre de 1975, sobre las principales vías de tráfico internacional.

Vía rápida. Es una vía reservada a la circulación automovilística, accesible sólo desde accesos o cruces reglamentados y en la que está especialmente prohibido detenerse o estacionar en la calzada.
Autopista. se entenderá una vía especialmente diseñada y construida para la circulación automovilística, que no tiene comunicación con las propiedades vecinas y que: i) salvo en puntos concretos o de manera temporal, está dotada, para los dos sentidos de circulación, de calzadas distintas separadas una de otra por medio de una franja de terreno no destinada a la circulación o, de forma excepcional, por otros medios; ii) no cruza a nivel otras vías de tráfico automovilístico, ni vías de ferrocarril o de tranvía, ni caminos para la circulación peatonal; iii) está especialmente señalizada como autopista.
Carretera convencional: Es aquella abierta a todas las categorías de usuarios y vehículos. Puede tener una calzada o calzadas separadas.

Definiciones de carreteras en función de la distribución competencial.

Estatales: las de interés general o cuya realización afecte a más de una CA (art. 149.1.24ª CE). Integran la denominada “Red de Carreteras del Estado” (art. 4.2 Ley de Carreteras).
Autonómicas: el itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la CA” (art. 148.1.5ª CE).
Locales. Bajo la regulación de la legislación autonómica, su itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de una CA. Su gestión y conservación son a cargo del ente local. Son las carreteras de las Diputaciones provinciales o Cabildos insulares

Definiciones sobre visibilidad que se deducen de Guía Codificada de Infracciones de Tráfico publicada por la DGT (edición de 11.06.2018)

Tramo de visibilidad reducida: La vía, por si sola, tiene una visibilidad reducida (curvas, cambios de rasante).

Visibilidad disponible: La vía tiene visibilidad en condiciones normales, pero por algún motivo, que debe concretarse en la denuncia, no existe suficiente visibilidad. Así, para el RGCir disminuyen sensiblemente la visibilidad: la niebla, la lluvia intensa, la nevada, las nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga.

Definiciones contenidas en la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable, sobre los niveles de nieve en las vías y su influencia en el tráfico.

Colores de la nieve. Se establecen cuatro niveles de circulación asociados a estados de la calzada por la presencia de nieve.

- **Verde.** Significa prudencia. Comienza a nevar. Aunque la circulación no se ve afectada, conviene mostrarse extremar la prudencia… Se recomienda no sobrepasar la velocidad de 100 km/h en autopistas y autovías, y de 80 km/h en el resto de carreteras. Los camiones deben circular por el carril derecho y no pueden adelantar.
- **Amarillo.** Significa precaución. La calzada empieza a cubrirse de nieve. En este nivel no se permite circular a los camiones y vehículos articulados. Los turismos y autobuses no deberían rebasar la velocidad de 60 km/h.
- **Rojo**. Significa circulación muy difícil. La calzada se encuentra completamente cubierta de nieve. En esta situación, la circulación sólo es posible haciendo uso de las cadenas u otros dispositivos autorizados. La velocidad a la que, como máximo, se recomienda circular es de 30 km/h. No se permite la circulación de autobuses, camiones y vehículos articulados.
- **Negro.** Significa que la carretera está intransitable para cualquier tipo de vehículo y existe un claro riesgo de quedar inmovilizado por períodos prolongados de tiempo.

Definiciones sobre accidentes de trabajo contenidas en el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social

Accidente de trabajo: Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Se consideran accidentes de trabajo:

a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo **(accidentes "in itinere").**

b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos (incluye los **accidentes "en misión").**

Definiciones contenidas en el Anexo III, Sección II del Reglamento General de Circulación referidas al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN.

Columna militar: un grupo de vehículos que se mueven bajo un único jefe de columna por la misma ruta, al mismo tiempo y en la misma dirección. Las columnas pueden estar compuestas de varios elementos organizados que se denominan «convoyes o unidades de marcha».
Convoy: todo grupo de vehículos, constituido al menos por tres unidades, de las cuales dos serán los vehículos señalizadores de cabeza y cola. Estos vehículos de cabeza y cola deberán montar la señal V-2.

Definiciones que figuran en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Área metropolitana: Zona urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y un conjunto de poblaciones satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios.
Carretera de calzadas separadas: Es la que tiene calzadas diferenciadas para cada sentido de circulación, con una separación física entre ambas. Puede tener más de una calzada para cada sentido de circulación.
Carretera de calzada única: Es la que tiene una calzada para ambos sentidos de circulación, generalmente sin separación física. Puede tener, excepcionalmente, un sentido de circulación.
Apartadero: Ensanche de la plataforma de la carretera destinado a permitir la detención o el estacionamiento temporal de los vehículos.
Gorjal: Corona anular que se sitúa en algunas glorietas entre la calzada anular y la isleta central, para que pueda ser pisada por vehículos de grandes dimensiones que, al girar, requieren un área mayor a la que necesita el resto de los vehículos.
Lecho de frenado: Elemento paralelo a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte y prolongada pendiente, destinado a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.
Mediana[2296]**:** Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas con distinto sentido de circulación, no destinada a la circulación.

[2296] En algunos países iberoaméricanos se denomina “cantero” y cuando consiste simplemente en líneas continuas se denomina “cantero ficticio”.

Nariz: Superficie de plataforma común a dos vías, comprendida entre la sección en que se separan las calzadas y la sección en la que se separan las plataformas.
Paso de mediana: Interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia.
Rampa: Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance.
Rasante: Línea de una vía considerada en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal.

Definiciones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «transporte por carretera»: todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;
b) «vehículo»: un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación: • **«vehículo de motor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías, • **«tractor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos, • **«remolque»:** todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor, • **«semirremolque»:** un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;
c) «conductor»: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;
d) «pausa»: cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

e) «otro trabajo»: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;
f) «descanso»: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;
g) «período de descanso diario»: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»: — «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas, — «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;
h) «período de descanso semanal»: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»: — «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas, — «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;
i) «semana»: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;
j) «tiempo de conducción»: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada: — automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) núm. 821/85, o — manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) núm. 3821/85;
k) «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;
l) «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;
m) «masa máxima autorizada»: la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;
n) «servicios regulares de viajeros»: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) núm. 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses;
o) «conducción en equipo»: la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos

conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;
p) «empresa de transporte»: cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;
q) «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

Definiciones contenidas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

1. Cargador es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.
2. Porteador es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.
3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.
3. Destinatario es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.
4. Expedidor es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

Definiciones contenidas en la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «vehículo», todo vehículo de motor, incluidas las motocicletas, utilizado normalmente para el transporte de personas o bienes por carretera.
b) «Estado miembro de la infracción», el Estado miembro en el que se cometió la infracción.
c) «Estado miembro de matriculación», el Estado miembro en el que está matriculado

el vehículo con el que se cometió la infracción.
d) «exceso de velocidad», la superación los límites de velocidad vigentes en el Estado miembro de la infracción para la vía o el tipo de vehículo de que se trate.
e) «no utilización del cinturón de seguridad», el incumplimiento de la obligación de usar el cinturón de seguridad o de utilizar un dispositivo de retención para niños con arreglo a la Directiva 91/671/CEE del Consejo y al Derecho del Estado miembro de la infracción.
f) «no detención ante un semáforo en rojo», la no detención ante un semáforo en rojo o cualquier otra señal de detención pertinente, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
g) «conducción en estado de embriaguez», la conducción bajo los efectos del alcohol, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
h) «conducción bajo los efectos de drogas», la conducción bajo los efectos de estupefacientes u otras sustancias con efectos similares, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
i) «no utilización del casco de protección», la no utilización de un casco de protección, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
j) «circulación por un carril prohibido», la utilización ilegal de una parte de la calzada, como el arcén, el carril reservado a los transportes públicos o un carril cerrado de manera temporal por motivos de congestión del tráfico o de obras públicas, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
k) «utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción», la utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.
l) «punto de contacto nacional», la autoridad competente designada para el intercambio de datos de matriculación de vehículos.
m) «búsqueda automatizada», un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros o países participantes.
n) «titular del vehículo», la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la define el Derecho del Estado miembro de matriculación.

Definiciones de las características funcionales de una vía que figuran en la aplicación ARENA destinada a tomar datos de los accidentes de tráfico.

Carreteras de calzada única: Son las que tienen una sola calzada para ambos sentidos de circulación, sin separación física, independientemente del número de carriles. **Carreteras de doble calzada:** Son las que tienen dos calzadas diferenciadas, con una

separación entre ambas.
Carreteras de más de dos calzadas: Son las que tienen más de dos calzadas diferenciadas, con separaciones entre ellas.
Zona periurbana: Tramo de carretera que, sin discurrir por zona urbana, al menos uno de sus márgenes colinda con una zona urbanizada y en el que además existe una densidad de nudos o accesos superior a 1 nudo o acceso por kilómetro. Dentro de esta categoría se incluirán las rondas o cinturones cuyo objeto es la circulación del tráfico urbano.
Circunvalación: Vía que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella para acceder a otras.
Calle residencial: Está regulada por las señales S-28 y S-29. **S-28. Calle residencial.** Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos. **S-29. Fin de calle residencial.** Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.
Calle peatonal: Vías reservadas a la circulación de peatones. Excepcionalmente se permite el paso de vehículos de emergencias, de servicio público y de bicicletas.
Zona a 30: Está regulada por las señales S-30 y S-31. **S-30. Zona a 30.** Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad. **S-31. Fin de zona a 30.** Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

Definiciones de accidentes:

Según el tipo de daños: • **Daños personales,** en los sujetos del accidente, distinguiendo entre accidentes con heridos, o accidentes mortales, cuando se produce alguna muerte en plazo de 24 horas tras el accidente • **Daños materiales** en las cosas.
Según el tipo de accidente: **Salida de la vía sin choque o colisión.**

- **Ordinaria** si es a un mismo nivel.
- **Con precipitación** si es a otro inferior o superior.

Vuelco:

- **Parcial,** si alguna rueda toca suelo.
- **Lateral,** si está apoyado en uno de sus lados.
- **Total,** con todas las ruedas en el aire.
- **De campana,** si da vueltas sobre su parte anterior.
- **De tonel,** si las da transversalmente.

Choque: Un vehículo en movimiento colisiona contra uno estacionado o un elemento fijo de la vía.

Atropello: Una unidad de tráfico en movimiento contra otra manifiestamente más débil.

Colisión: Dos o más vehículos se contactan golpeándose en cualquiera de sus partes. A su vez se divide en:

Colisión de un único vehículo: Sucede cuando un vehículo golpea un objeto tal como un poste, un árbol, una piedra o un muro. En algunos casos puede implicar a peatones y otros usuarios de la vía. Este tipo de accidentes pueden ocasionar daños a los pasajeros, a los peatones y daños materiales, incluso considerable.

Embestida o colisión lateral (parte anterior de un vehículo golpea alguno de los laterales de otro). Muy típicas en los cruces por no respetar el derecho de paso.

Topetazo o colisión frontal.

Alcance o colisión trasera[2297]**:** Parte anterior golpea la parte posterior. La falta de respeto a la distancia de seguridad es una de sus principales causas.

Colisión en cadena: Cuando en la colisión por alcance son varias las unidades que participan. Habitual en situaciones de niebla densa.

Colisión múltiple: Chocan varias unidades sin ser por alcance. Un accidente previo puede provocar este tipo de colisión.

Colisión y huida. Tipo de colisión en el que el conductor que la provoca huye del lugar del accidente muchas veces sin auxiliar a las víctimas.

Rascada positiva: Distinto sentido.

Rascada negativa: Igual sentido.

Arrollamiento: Un vehículo que circula por trazado férreo colisiona contra otro de forma desproporcionadamente manifiesta.

[2297] *No siempre tiene la culpa el conductor que golpea la parte de atrás de otro automóvil. Si el que va delante frena sin ninguna razón o da marcha atrás, es posible que no se haya podido evitar el accidente por alcance. En estos casos, el conductor afectado debe buscar pruebas o testigos del accidente aunque no es fácil poder demostar la culpa del otro implicado.*

Definiciones contenidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

ANEXO II. Datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico

1. Accidente de tráfico con víctimas. Deben reunir las circunstancias siguientes:

a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.

c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. La definición de vehículo será la recogida en el anexo I de la Ley de Tráfico. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto.

Las colisiones múltiples entre más de dos vehículos se considerarán como un único accidente, si son sucesivas.

Se excluirán:

a) Los accidentes provocados por muertes naturales confirmadas o en los que existan indicios de suicidio o intento de suicidio, excepto cuando produzcan daños a otras personas.

b) Los homicidios, lesiones intencionadas a terceros y/o daños intencionados a propiedades.

2. Vehículo implicado en un accidente de tráfico. Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando concurren una o varias de las circunstancias siguientes:

a) Entrar el vehículo en colisión con:

- Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados.
- Peatones.
- Animales.
- Otro obstáculo.

b) Sin haber entrado en colisión, haber resultado, como consecuencia del accidente, fallecidos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales.

c) Estar el vehículo parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que

constituya **uno de los factores del accidente.**

d) Sin haber sufrido el vehículo o sus ocupantes directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores del accidente.

e) Haber sido arrollado el conductor o un pasajero del vehículo por otro en el momento en que subía o descendía de él, o después de haber caído desde el vehículo a la vía, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

3. Persona implicada en un accidente de tráfico. Se consideran personas implicadas en un accidente de tráfico los ocupantes de los vehículos definidos en el punto anterior y también los peatones cuando resulten afectados por un accidente de tráfico o su comportamiento haya sido uno de los factores del mismo, conforme a las siguientes circunstancias:

a) «Conductor»: Toda persona que, en el momento del accidente, lleva la dirección de un vehículo implicado en un accidente de tráfico. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

b) «Pasajero»: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

c) «Peatón»: Toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

- **Se consideran peatones** quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo, ciclomotor o motocicleta; las personas que se desplazan en silla de ruedas, con o sin motor; las personas que se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos; las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo; los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando.
- **También se consideran peatones,** a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las personas que se desplazan sobre un animal de monta y las personas que guían un animal o animales.

B) Clasificación de las personas implicadas en accidentes de tráfico con víctimas

«Víctima»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta muerta o herida según las siguientes definiciones:

a) «Fallecido a veinticuatro horas»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de las siguientes veinticuatro horas. Para ello los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico realizarán el seguimiento de todos los heridos que hayan precisado hospitalización.

b) «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

c) «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»: Toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.

Se incluyen como víctimas las personas fallecidas o heridas en un accidente provocado por la muerte natural, suicidio o intento de suicidio de otro usuario. Y se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«Ileso»: Toda persona implicada en un accidente de tráfico a la que no le sean aplicables las definiciones de fallecido a veinticuatro horas o herido.

ANEXO III

Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

1. Referidos a la gravedad de los accidentes:

«Accidente de tráfico con víctimas»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).

«Accidente de tráfico mortal»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.

«Accidente de tráfico grave»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas.

2. Referidos a la gravedad de las lesiones:

«Fallecido»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, **fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días,** lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles.

Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»: Toda persona que

conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal. **«Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»:** Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

Definiciones que figuran en el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR).

«Sistema de retención infantil» (SRI): dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del niño en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.
«Tipo de sistema de retención infantil» sistema de retención infantil que no difiere de otro en aspectos básicos, como: • la categoría en la que está homologado el sistema de retención; • el diseño, el material y la fabricación del sistema de retención infantil. • Se considerará que los sistemas de retención infantil convertibles o modulares no difieren en términos de diseño, material o fabricación.
«i-Size»: (sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales): categoría de sistemas de retención infantil destinados a ser utilizados en todas las plazas de asiento para i-Size de un vehículo, definidos y homologados conforme a los Reglamentos no 14 y no 16.
«Integral»: clase de sistema de retención infantil que indica que el niño está retenido solo por componentes que forman el sistema de retención infantil (p. ej., arnés de correas, pantalla, etc.) y no por medios fijados directamente al vehículo (p. ej., cinturón de seguridad).
«ISOFIX»[2298]**:** un sistema que proporciona un método para fijar un sistema de retención a un vehículo. Se basa en dos anclajes del vehículo y dos piezas de fijación correspondientes del sistema de retención infantil junto con un medio de limitar la rotación del sistema de retención infantil. Los tres anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14.
«ISOFIX universal»: ISOFIX que incluye una fijación superior o bien una pata de apoyo, a fin de limitar la rotación del sistema de retención infantil, fijado al vehículo correspondiente o apoyado en este.

[2298] *Existen en el mercado maletas con sujeción ISOFIX lo que permite añadir espacio de transporte dentro del vehículo, incluso en el asiento del copiloto.*

«ISOFIX para vehículos específicos»: categoría de sistema de retención infantil que se fija a tipos de vehículos específicos. Todos los anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14. También designa a sistemas de retención infantil que incluyen el salpicadero como zona de contacto con el vehículo.

«Estatura»: estatura del niño para la que se diseñó y homologó el sistema de retención infantil. Los sistemas de retención infantil pueden abarcar cualquier rango de estaturas, a condición de que se reúnan todos los requisitos.

«Orientación»: sentido para el que está homologado el sistema de retención infantil. Es preciso efectuar las precisiones siguientes:

a) «Orientado hacia delante» significa orientado en el sentido normal de marcha del vehículo.

b) «Orientado hacia atrás» significa orientado en el sentido opuesto al sentido normal de marcha del vehículo.

c) «Orientado hacia un lado» significa orientado perpendicularmente al sentido normal de marcha del vehículo.

«Sistema especial de retención»: sistema de retención de niños concebido para niños con necesidades especiales debidas a una discapacidad física o mental; en particular, este sistema permite colocar dispositivos adicionales de retención en cualquier parte del cuerpo del niño, pero debe incluir como mínimo un medio principal de retención que se ajuste a los requisitos del presente Reglamento.

«Sistema de anclaje ISOFIX»: sistema compuesto por dos anclajes inferiores ISOFIX, conformes con el Reglamento no 14, para fijar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.

- **«Anclaje inferior ISOFIX»:** barra cilíndrica horizontal de 6 mm de diámetro, que sobresale de la estructura del vehículo o del asiento para alojar y sujetar un sistema de retención ISOFIX mediante fijaciones ISOFIX.
- **«Fijación ISOFIX»:** una de las dos conexiones que cumple las exigencias del punto 6.3.3 del presente Reglamento, sobresale de la estructura del sistema de retención infantil ISOFIX y es compatible con un anclaje inferior ISOFIX.

«Dispositivo antirrotación»: dispositivo destinado a limitar la rotación del sistema de retención infantil durante una colisión del vehículo, formado por:

a) una correa de anclaje superior; o

b) una pata de apoyo.

Cumple los requisitos del presente Reglamento y va fijado a un sistema de anclaje ISOFIX y anclajes superiores ISOFIX o la superficie de contacto del suelo del vehículo

que cumpla los requisitos del Reglamento no 14.

Un dispositivo antirrotación para un ISOFIX para vehículos específicos puede incluir un anclaje superior, una pata de apoyo o cualquier otro medio capaz de limitar la rotación.

«Correa de fijación superior ISOFIX»: correa (o equivalente) que se extiende desde la parte superior del sistema de retención infantil ISOFIX hasta el anclaje de fijación superior ISOFIX y que consta de un sistema de ajuste, un sistema de reducción de la tensión y un conector de fijación superior ISOFIX.

- **«Anclaje de fijación superior ISOFIX»:** elemento que cumple los requisitos del Reglamento no 14, como por ejemplo una barra, situado en una zona definida, diseñado para admitir el conector de anclaje superior ISOFIX y transferir su fuerza de sujeción a la estructura del vehículo.
- **«Conector de fijación superior ISOFIX»:** dispositivo destinado a fijarse a un anclaje de fijación superior ISOFIX.
- **«Gancho de fijación superior ISOFIX»:** un conector de fijación superior ISOFIX utilizado normalmente para fijar una correa de fijación superior ISOFIX a un anclaje de fijación superior ISOFIX, como se define la figura 3 del Reglamento no 14.
- **«Accesorio de fijación superior ISOFIX»:** dispositivo para sujetar la correa de fijación superior ISOFIX al sistema de retención infantil ISOFIX.

«Elemento de reducción de la tensión»: sistema que permite liberar el dispositivo que regula y mantiene la tensión en la correa de fijación superior ISOFIX.

«Pata de apoyo»: dispositivo antirrotación fijado permanentemente a un sistema de retención infantil que crea una vía para la carga entre el sistema de retención infantil y la estructura del vehículo. Podrá ajustarse la longitud de la pata de apoyo (dirección Z) y, adicionalmente, también en otras direcciones.

- **«Pie de la pata de apoyo»:** una o más partes de la pata de apoyo del sistema de retención infantil destinadas (por diseño) a conectarse con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que están diseñadas para transmitir la carga de la pata de apoyo a la estructura del vehículo durante una colisión frontal.
- **«Superficie de contacto del pie de la pata de apoyo»:** superficie del pie de la pata de apoyo que está en contacto con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que está diseñada para repartir las cargas por la estructura del vehículo.
- **«Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo»:** volumen de espacio que señala tanto el alcance como las limitaciones del movimiento del pie de la pata de apoyo. Se corresponde con el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo para vehículos, definido en el anexo 10 del Reglamento no 14.
- **«Volumen para la evaluación de las dimensiones de la pata de apoyo»:** volumen que define las dimensiones máximas de una pata de apoyo, correspondiente al volumen, en el caso de los vehículos, para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo, con arreglo a la definición del anexo 17 del

Reglamento no 16, y que garantiza la instalación, en términos de dimensiones, de una pata de apoyo de un SRI i-Size en una plaza de asiento para i-Size de un vehículo.
«Ángulo de cabeceo de un SRI»: ángulo formado entre la superficie inferior del aparato ISO/F2 (B), definido en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2, figura 2) y el plano horizontal Z del vehículo, definido en el Reglamento no 14 (anexo 4, apéndice 2), con el aparato instalado en el vehículo, según se define en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2).
«Aparato de asiento del vehículo (VSF)»: aparato, según las clases de tamaño ISOFIX y cuyas dimensiones se indican en las figuras 1 a 6 del anexo 17, apéndice 2, del Reglamento no 16, utilizado por un fabricante de sistemas de retención infantil para determinar las dimensiones adecuadas de un sistema de retención infantil ISOFIX y el emplazamiento de sus fijaciones ISOFIX.
«Silla de seguridad para niños»: sistema de retención infantil que incluye una silla en la que está sujeto el niño.
«Silla»: estructura que forma parte del sistema de retención infantil, destinada a acoger al niño en posición sentada.
«Soporte de la silla»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar la silla.
«Cinturón»: sistema de retención infantil formado por una combinación de correas con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y fijaciones.
«Arnés»: conjunto que incluye un cinturón ventral, unos tirantes y, en su caso, una correa de entrepierna.
«Cinturón en Y»: cinturón en el que la combinación de correas está formada por una correa que pasa entre las piernas del niño y dos correas para los hombros.
«Capazo»: sistema de retención destinado a acoger y sujetar al niño en posición supina o prona con su columna vertebral perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión.
«Sujeción del capazo»: dispositivo utilizado para sujetar un capazo a la estructura del vehículo.
«Portabebés»: sistema de retención destinado a acoger al niño en posición semiacostada mirando hacia atrás. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión frontal.
«Soporte del niño»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar al niño dentro del sistema de retención.

«Pantalla anticolisión»: dispositivo de seguridad situado delante del niño, concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la mayor parte de la altura del niño en caso de colisión frontal.
«Correa»: componente flexible destinado a transmitir fuerzas.
«Correa ventral»: correa que, bien en forma de cinturón completo o bien en forma de componente de dicho cinturón, pasa ante la parte delantera de la región pélvica del niño, sujetándola directa o indirectamente.
«Tirantes»: parte del cinturón que sujeta la parte superior del torso del niño.
«Correa de entrepierna»: correa (o un sistema de dos o más correas separadas) que está sujeta al sistema de retención de niños y a la correa ventral y que se coloca así para pasar entre los muslos del niño; está concebida para impedir que el niño resbale por debajo del cinturón ventral en condiciones normales de utilización y evite que este se desplace más arriba de la pelvis en caso de colisión.
«Correa de retención del niño»: correa que es un componente del cinturón (arnés) y que solo sujeta el cuerpo del niño.
«Hebilla»: dispositivo de apertura rápida que permite el niño esté sujeto al sistema de retención, o este a la estructura del vehículo, y que puede abrirse con rapidez. La hebilla puede incluir un dispositivo de ajuste.
«Botón de apertura de la hebilla incrustado»: botón de apertura de la hebilla que no pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.
«Botón de apertura de la hebilla no incrustado»: botón de apertura de la hebilla que pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.
«Dispositivo de ajuste»: dispositivo que permite que el cinturón o sus sujeciones se ajusten a la complexión del usuario. El dispositivo de ajuste puede formar parte de una hebilla o ser un retractor o cualquier otra parte del cinturón.
«Dispositivo de ajuste rápido»: dispositivo de ajuste que puede manipularse con una mano en un movimiento sencillo.
«Dispositivo de ajuste instalado directamente en el sistema de retención infantil»: dispositivo de ajuste de un arnés que se instala directamente en el sistema de retención infantil, al contrario del que se apoya directamente en la correa para cuyo ajuste está concebido.
«Amortiguador de energía»: dispositivo destinado a disipar la energía independientemente de la correa o conjuntamente con ella, y que forma parte de un sistema de retención infantil.
«Retractor»: dispositivo para el alojamiento total o parcial de la correa de un sistema de retención infantil. Puede ser de distintos tipos:

1) **«Retractor de bloqueo automático»:** retractor que permite desenrollar la longitud deseada de la correa, que ajusta automáticamente la correa al usuario cuando el cinturón está sujeto con la hebilla y que impide desenrollar una longitud suplementaria de correa sin la intervención voluntaria del usuario.
2) **«Retractor de bloqueo de urgencia»:** retractor que no limita la libertad de movimiento del usuario de la correa en condiciones normales de conducción. Llevará un dispositivo de ajuste de la longitud que ajuste automáticamente la correa al cuerpo del usuario, y un mecanismo de bloqueo accionado en caso de urgencia por:

- **una desaceleración del vehículo,** un desenrollo de la correa del retractor o cualquier otro medio automático (sensibilidad única);
- **una combinación** de varios de estos factores (sensibilidad múltiple).

«Posición inclinada»: posición especial de la silla que permite el reposo del niño.

«Posición tendida/supina/prona»: posición en la que al menos la cabeza y el cuerpo del niño, excluidas las extremidades, están en un plano horizontal cuando descansan sobre el sistema de retención.

«Asiento del vehículo»: estructura que forma o no parte íntegra de la estructura del vehículo, incluida su tapicería, y que ofrece una plaza sentada para un adulto. Así:

«Grupo de asientos»: tanto un asiento corrido como asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, fijados de tal forma que los anclajes delanteros de uno de los asientos estén alineados con los anclajes delanteros o traseros de otro asiento, o entre los anclajes de este último) y que ofrece una o varias plazas sentadas para adultos.

«Asiento corrido»: estructura completa con su tapicería que ofrece, como mínimo, dos plazas sentadas para adultos.

«Asientos delanteros del vehículo»: grupo de asientos situados delante en el compartimento de pasajeros, es decir, sin que tengan ningún otro asiento delante.

«Asientos traseros del vehículo»: asientos fijos, orientados hacia delante, situados detrás de otro grupo de asientos.

«Tipo de asiento»: categoría de asientos de adulto que no presentan entre sí diferencias esenciales con respecto a la forma, las dimensiones y los materiales de la estructura del asiento, los tipos y las dimensiones del sistema de ajuste del bloqueo y del sistema de bloqueo, y el tipo y las dimensiones del anclaje en el asiento del cinturón de seguridad de adulto, del anclaje del asiento, y de las partes afectadas de la estructura del vehículo.

«Sistema de ajuste»: dispositivo completo que permite regular el asiento o sus partes de acuerdo con las características físicas del adulto sentado que lo ocupa; este dispositivo puede, en particular, permitir el desplazamiento longitudinal, vertical o angular.

«Anclaje del asiento»: sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, incluidas las partes afectadas a la estructura del vehículo.
«Sistema de desplazamiento»: dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento de adulto o de una de sus partes, para facilitar la entrada y salida de los pasajeros y la carga y descarga de objetos.
«Sistema de bloqueo»: dispositivo que asegura la permanencia del asiento y de sus partes en cualquier posición de utilización.
«Unión respaldo-cojín»: la zona que rodea la intersección entre las superficies del cojín y el respaldo del asiento del vehículo.
«Posición ISOFIX»: emplazamiento que permite la instalación de: **a) un sistema de retención infantil ISOFIX universal,** definido en el Reglamento no 44; o bien **b) un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos,** definido en el Reglamento no 44 o definido en el presente Reglamento; o bien **c) un sistema de retención infantil i-Size adecuado para su uso en plazas de asiento ISOFIX específicas**, definidas por el fabricante del vehículo conforme al Reglamento no 16.
«Ensayo de homologación de tipo»: ensayo destinado a determinar el grado de conformidad con las disposiciones aplicables de un tipo de sistema de retención infantil presentado a homologación.
«Ensayo de cualificación de la producción»: ensayo destinado a determinar la capacidad del fabricante para producir un sistema de retención infantil conforme con los sistemas de retención infantil presentados a homologación de tipo.
«Ensayo de rutina» (o ensayo de la conformidad de la producción): ensayo de una serie de dispositivos de retención elegidos en el mismo lote, con el fin de comprobar si cumplen los requisitos.
«Posicionador de tirantes»: dispositivo destinado a mantener la posición adecuada de los tirantes sobre el torso del niño, en condiciones normales de circulación, conectándolos entre sí.

Definiciones contenidas en el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

a) Vehículo: El vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas (categoría L5e) y

con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm3 para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1, N1 y L5e se definen en el Reglamento (UE) n.º 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).
b) Vehículo al final de su vida útil: Todo vehículo del apartado anterior al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El vehículo tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se haya entregado en un CAT y se haya emitido el certificado de destrucción.
c) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT): Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
d) Agentes económicos: Los productores de vehículos, concesionarios, distribuidores y compañías de seguros de vehículos, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CAT, así como las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del vehículo, o de sus componentes y materiales.
e) Productores de vehículos: Los fabricantes nacionales, importadores o adquirientes profesionales de vehículos en otros Estados miembros de la Unión Europea.
f) Instalaciones de recepción de vehículos: Instalaciones de titularidad privada, tales como las de los productores de vehículos, concesionarios y compañías de seguros que, por razón de su actividad económica, se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado a un CAT que realizará la descontaminación.
g) Depósitos de las administraciones públicas: Instalaciones de titularidad pública en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.
h) Instalaciones de fragmentación: Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación del vehículo en un CAT, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.
i) Instalaciones de posfragmentación: Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.

Clasificación de los talleres:
1. Por su relación con los fabricantes de vehículos y de equipos y componentes:
a) Talleres genéricos, o independientes: Los que no están vinculados a ninguna marca que implique especial tratamiento o responsabilidad acreditada por aquélla.
b) Talleres de marca: Los que están vinculados a Empresas fabricantes de vehículos automóviles o de equipos o componentes, nacionales o extranjeros, en los términos que se establezcan por convenio escrito.
2. Por su rama de actividad:
a) De mecánica: Trabajos de reparación o sustitución en el sistema mecánico del vehículo, incluidas sus estructuras portantes y equipos y elementos auxiliares excepto el equipo eléctrico.
b) De electricidad: Trabajos de reparación o sustitución en el equipo eléctrico del automóvil, tanto básico del equipo motor, como los auxiliares de alumbrado, señalización, acondicionamiento e instrumental de indicación y control.
c) De carrocerías: Trabajos de reparación o sustitución en elementos de carrocería no portantes, guarnicionería y acondicionamiento interior y exterior de los mismos.
d) De pintura: Trabajos de pintura, revestimiento y acabado de carrocerías.
3. Motocicletas: Trabajos de reparación o sustitución, en vehículos de dos o tres ruedas a motor o similares.
4. Por su especialidad: Según los trabajos limitados a actividades de reparación o sustitución sobre determinados equipos o sistemas del vehículo.

Definiciones contenidas en la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas.

Ruedas gemelas: dos ruedas montadas sobre el mismo eje y en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es inferior a 460 mm. Estas ruedas gemelas se considerarán como una rueda única.

Vehículos de propulsión bimodal: los vehículos que tengan dos sistemas de propulsión diferentes, provistos, por ejemplo, de un sistema de propulsión eléctrica y de un sistema térmico.

Definiciones que figuran en la INSTRUCCIÓN 18/TV-101, de 12/02/2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público.

Recinto estático: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que permanece sin cambios en los tramos de vías que la forman, desde el inicio al final del evento deportivo.

El cierre de los tramos tiene lugar mediante cortes estáticos, utilizando dispositivos (barreras, vallas, conos,…) que permanecen fijos desde antes del inicio hasta la completa finalización del evento o tras el paso del último participante.Las actividades que se desarrollen en recintos estáticos serán consideradas actividades o eventos estáticos.

Recinto dinámico: área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que, de manera dinámica con el movimiento de los participantes, va desplazándose de manera acompasada con estos, incluyendo y excluyendo distintos tramos de vías.

El cierre de los tramos se realiza mediante dispositivos móviles compuestos de personal y/o de medios materiales, que solo permanecen en el lugar mientras existan participantes en los tramos afectados.

Las actividades que se desarrollen en recintos dinámicos serán consideradas actividades o eventos dinámicos

Actividades por carreteras: aquellas que se desarrollan por carreteras interurbanas, pudiendo incluir en su itinerario, de manera residual, algún otro tipo de vía diferente.

Actividades por caminos: aquellas que se desarrollen en vías y terrenos que no pueden ser considerados carreteras, aunque se incluya algún tramo que han de cruzar (cruce) o circular (tramo de enlace) para dar continuidad o coherencia a su itinerario.

Marcha ciclista: aquel evento ciclista concebido como un ejercicio físico en el que puede producirse una competición, con finalidad recreativa, turística, cultural o similar. Podrá tratarse de una marcha cicloturista o marcha ciclodeportiva:

- **Marcha cicloturista:** evento con no más de 500 ciclistas, en el que los participantes no compiten entre sí y en carretera, no existe invasión de los carriles de sentido contrario, salvo para los cambios de dirección, ni una distancia superior a los 2 kilómetros entre el primer participante y el último.

- **Marcha ciclodeportiva:** evento ciclista que, sin que pueda ser considerado carrera ciclista, incumple alguna de las condiciones establecidas para la marcha cicloturista.

A efectos de regulación, serán tratadas como si fuera una prueba deportiva.
Carrera ciclista: competición ciclista que discurre solo por carretera y la distancia, medida en tiempo, entre los participantes de cabeza y cola no suele ser superior a una hora aproximadamente.
Tramos de circulación ordinaria: aquellos tramos del itinerario donde los participantes no compiten, ni van agrupados y circulan cumpliendo las normas y señales, comportándose como un usuario más de la vía.

Definiciones que figuran en el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.

A efectos de este real decreto se entenderá por:

1. «Carga»: Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.
2. «Vehículo comercial»: Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.
3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»: Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.
4. «Inspección técnica en carretera»: La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.
5. «Empresa»: Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.
6. «Certificado de inspección técnica»: Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.
7. «Inspector»: Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.
8. «Deficiencias»: Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

9. «Unidad móvil de inspección»: Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

ANEXO II [2299]

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos[2300]

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

	Puntos
1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	**6**
Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)	**4**
2. Conducir con presencia de drogas en el organismo	**6**
3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo	**6**
4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas	**6**
5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico	**6**
6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	**6**
7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad	**6**

[2299] *Los puntos pierden su función cuando un conductor no es parado cuando comete una infracción y por ello los agentes no identifican al conductor ya que si éste tiene una buena posición económica y poca ética puede pagar la sanción por no identificar al conductor y no pierde puntos.*

[2300] *Todavía sigue habiendo muchos ayuntamientos que no detraen puntos en las infracciones de tráfico lo que implica que no se está aplicando la ley, perjudicando a unos conductores frente a otros.*

8. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello	**4**
9. Arrojar[2301] a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación	**4**
10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida	**4**
11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida	**4**
12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	**4**
13. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta ley y en los términos establecidos reglamentariamente	**3**
14. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	**4**
15. No respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico	**4**
16. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	**4**
17. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación	**3**
18. No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección	**3**
19. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce	**4**
20. Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros	**3**

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el anexo IV[2302].

EXCESO DE VELOCIDAD	**2 – 4 - 6**

Las 7 infracciones que no conllevan la pérdida de puntos:

1. Circular por autopistas o autovías con vehículos que estén expresamente prohibidos.

[2301] *Este término excluye de la retirada de puntos a la infracción muy grave contemplada en el artículo 77 b): "Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios" ya que la carga se ha caído y por ello no ha sido arrojada.*

[2302] *Será de 2 a 6 puntos de acuerdo con el exceso cometido.*

2. Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50% o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, salvo que se trate de autobuses urbanos e interurbanos.

3. Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor que a ser adelantado[2303] así como parar o estacionar en curvas, cambios de rasante, pasos inferiores, intersecciones, o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación de los peatones.

4. Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano.

5. Circular sin alumbrado[2304] cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse al Reglamento General de Circulación.

6. Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones reglamentarias.

7. Conducir de forma negligente creando un riesgo para otros usuarios de la vía.

ANEXO III

Cursos de sensibilización y reeducación vial[2305].

La duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial serán los que se establezcan por orden del Ministro del Interior[2306].

1. Objeto. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en especial respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial

[2303] *Sorprende que si un conductor acelera en una vía de doble sentido para no ser adelantado no sea objeto de detracción de puntos, lo mismo que si estaciona en una curva o cambio de rasante.*

[2304] *Es llamativo que no se detraigan puntos si se conduce de noche sin alumbrado y encima si el conductor es un ciclista ni siquiera se considera infracción grave.*
El agente de la autoridad puede considerar, en función de las circunstancias, que esta actitud es conducir con temeridad, lo que sería una infracción administrativa muy grave. Si considerase que la temeridad era manifiesta e incluso con manifiesto desprecio a la vida de los demás, entonces, en estos dos últimos casos, denunciaría al conductor por los delitos contemplados, respectivamente, en los artículos 380 y 381 del Código Penal.

[2305] *Incorporado por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regulan el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 172, de 20 de julio).*

[2306] *Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 190, de 10 de agosto). Ver artículo 71 de esta Ley. Debemos tener en cuenta asimismo lo dispuesto en el preámbulo de dicha orden ministerial, así como en la disposición adicional segunda del texto refundido de esta Ley, según el cual, "Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspado de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general".*

como son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos tendrá como objetivo final modificar la actitud en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

2. Clases de cursos. Se podrán realizar ***dos clases de cursos:***

a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de seis puntos, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de quince horas.

b) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que pretendan obtener de nuevo el permiso o la licencia de conducción tras haber perdido la totalidad de los puntos asignados. La superación con aprovechamiento de estos cursos será un requisito previo para que el titular de la autorización pueda obtenerla de nuevo, siempre que cumpla los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de treinta horas.

3. Contenido de los cursos. El contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial versará, principalmente, sobre aquellas materias relacionadas con los accidentes de tráfico, sus causas, consecuencias y los comportamientos adecuados para evitarlos.

4. Centros de reeducación vial. Los centros que vayan a gestionar estos cursos se contratarán de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos del sector público.

ANEXO IV[2307].

Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad[2308]

Infracción[2309] sobre exceso de velocidad[2310] captado[2311] por cinemómetro.[2312]

[2307] Anexo IV introducido por el apartado diecisiete del artículo único de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm.283, de 24 noviembre), por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

[2308] Los Jefes Provinciales de Tráfico han delegado en el Director del Centro de Tratamiento de denuncias automatizadas (el ESTRADA en León), determinadas competencias sancionadoras:

1. *Exceso de velocidad captado por radares fijos.*
2. *Exceso de velocidad captado por cámaras y radares no fijos cuando no se haya podido parar e identificar al conductor.*
3. *No identificar al conductor por parte del titular en los casos anteriores.*
4. *No tener la ITV al día (pero no en los casos en que la ITV sea desfavorable o negativa ya que se siguen tramitando en la Jefatura Provincial).*

Las infracciones que llegan al ESTRADA pueden suponer en muchos casos una doble sanción al conductor, ya que, en caso de exceso de velocidad, el Centro lee la matrícula y si comprueba que no tiene actualizada la ITV le sanciona también por este motivo. Sin embargo, no lo está haciendo en el caso del seguro.

Límite		20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Puntos
Exceso velocidad	Grave	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	131 150	100	-
		41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	151 170	300	2
		51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	171 180	400	4
		61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	181 190	500	6
	Muy grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6

[2309] *Los conductores que cometan excesos de velocidad tipificados como muy graves en esta tabla podrán perder más de 8 puntos en un día si esta infracción se suma a otras infracciones, especialmente graves, cometidas en el mismo día.*

[2310] *La DGT en una nota informativa que publica en su sitio web: www.dgt.es, informa que el umbral de tolerancia en los radares va a ser de 7 km/h, si la velocidad del vehículo es inferior a 100 km/h y del 7% si la velocidad supera esa cifra. La elección de la cifra 7 se debe a que los errores máximos permitidos en sus radares se encuentran en una franja que va entre el 3% de los más nuevos, y el 7% los más antiguos. Esta novedad no modifica en ningún aspecto el cuadro de sanciones y puntos a detraer por exceso de velocidad, tal como están recogidos en el Anexo IV de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.*

Las unidades denunciantes ajustarán todos los cinemómetros, sean aquellos situados en instalaciones fijas, sean aquellos móviles (en estático y/o en dinámico) para captar infracciones siguiendo la siguiente tabla unificada de velocidades de activación:

Limitación de velocidad (genérica o específica)	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Velocidad de activación del cinemómetro	38	48	58	68	78	88	98	109	120	131

El cuadro anterior no se aplica para los procedimientos de medición de velocidades en equipos embarcados en aeronaves, en que el sistema utiliza otro método basado en realizar tres mediciones consecutivas de tres segundos cada una.

[2311] *Los periódicos del 23 de octubre de 2014 comentan una sentencia del juzgado contencioso-administrativo núm. 17 de Madrid ante una demanda planteada por Automovilistas Europeos Asociados por una multa por un exceso de velocidad captado por un radar. La sentencia señala: "El margen de error para superar la verificación periódica de instrumentos estáticos es del 5% para velocidades superiores a 100 km/h. Si el instrumento pudo superar los ensayos por cumplir con tal margen de error, por ser tolerable el mismo, la lógica consecuencia de ello es que dicho porcentaje -máximo- se aplique también sobre la medida obtenida con el fin de evitar, en todo caso, el error "contra reo" e imputar los hechos con el grado de certeza exigible en derecho sancionador".*

La sentencia, reduce la cuantía de la multa por no tener en cuenta esos márgenes de error y recuerda que la circular 10/2011, de 17 de noviembre de la Fiscalía General del Estado establece que los márgenes de error deben aplicarse sobre la media obtenida por el radar utilizado dependiendo del tipo del que se trate: fijos, móviles, de tramo o de aeronaves.

[2312] *En el texto de la Ley se habla siempre (7 veces) de radares o cinemómetros y en este apartado se limita a cinemómetro.*

La mejora de los radares va a permitir distinguir el tipo de vehículo que ha cometido la infracción y así se podrá aplicar la sanción en función de la limitación específica aplicable a cada uno. Hasta ahora sólo se sancionaba a los camiones, autobuses o furgonetas cuando el exceso de velocidad cometido se situaba por encima del límite aplicable a turismos y motocicletas.

La sentencia 247/2014 de la Audiencia Provincial de Oviedo recuerda que según reiterada jurisprudencia no es necesario que el agente de tráfico tenga un certificado de capacitación para el uso del cinemómetro.

Cuadro para excesos de velocidad (Fecha de entrada en vigor 25/05/2010)

Límite		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	Multa	Puntos
Exceso de velocidad	Grave	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	100	-
		51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	300	2
		61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	400	4
		71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	500	6
	Muy Grave	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6

[2313]*Sanciones progresivas por kilómetro sobrepasado.*

Cuadro extraído de la página www.dgt.es

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad[2314] se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales[2315] sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

ANEXO V

Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles[2316]

1. Datos relativos al vehículo:

Número de matrícula.

[2313] *Se sanciona lo mismo ir ligeramente por encima del límite que superar ese límite en 30 km. Tal vez lo más justo sería cobrar 10 € por cada kilómetro que se supere el límite. Si se va a 132, se pagarían 120 € y si se circula a 150 se pagarían 300 €.*

[2314] *La ley permite sancionar por un exceso de 1 km por encima del límite previsto, lo que da margen para que en caso de que los cinemómetros sean más fiables se puedan imponer multas por velocidades más próximas al límite.*

[2315] *El permiso se puede retirar por decisión de un juez de lo penal o por pérdida de vigencia.*

[2316] *El 13 de marzo de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad. El objetivo de esta Directiva es facilitar la aplicación de las sanciones por las infracciones de tráfico cometidas en el territorio de la Unión Europea, especialmente en el caso de que sean cometidas por un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado en el que se cometió la infracción.*
La Directiva indica que debe aprovecharse la aplicación informática del Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), que es obligatoria para los Estados miembros en virtud de las Decisiones Prüm, por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos.

Estado miembro de matriculación.

2. Datos relativos a la infracción:

Estado miembro de la infracción.

Fecha de la infracción.

Hora de la infracción.

Código del tipo de infracción[2317] que corresponda según el cuadro siguiente:

Código	**Tipo de infracción**
Código 1	Exceso de velocidad.
Código 2	Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
Código 3	No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
Código 4	No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».
Código 5	Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
Código 10	Conducción con presencia de drogas en el organismo.
Código 11	No utilización del casco de protección.
Código 12	Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

ANEXO VI

Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

1. Datos de los vehículos:

– Número de matrícula.

– Número de bastidor.

– Estado miembro de matriculación.

– Marca.

– Modelo.

– Código de categoría UE.

2. Datos de los titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo:

– Apellidos o denominación social.

– Nombre.

– Dirección.

– Fecha de nacimiento.

[2317] *En la actualidad no es posible que ningún Estado europeo, por multas cometidas por turistas en su territorio supongan detracción de puntos ya que no existen mecanismos para la ejecución de estas sanciones accesorias.*

– Sexo.

– Personalidad jurídica, persona física o jurídica; particular, asociación, sociedad, etc.

– Número identificador: Número del documento nacional de identidad, número de identificación de extranjero, número de identificación fiscal de personas jurídicas y entidades sin personalidad jurídica.

ANEXO VII

Carta de Información

[Portada]

.....

[Nombre, dirección y teléfono del remitente]

.....

[Nombre y dirección del destinatario]

CARTA DE INFORMACIÓN

[Relativa a una Infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en .....

[Nombre del Estado miembro en el que se cometió la infracción]

[Página 2]

El.....

[Fecha] [Nombre del organismo responsable]

detectó una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida con el vehículo con matrícula....., marca....., modelo.....

[Opción n.º 1] (1) Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1) El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de ……. EUR/ [moneda nacional].

El plazo de pago vence el .....

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria.

La presente carta se tramitará con arreglo al Derecho nacional de.....

[Nombre del Estado miembro de la infracción].

(1) Táchese lo que no proceda.

[Página 3]

Datos pertinentes en relación con la infracción

a) Datos sobre el vehículo con el que se cometió la infracción:

Número de matrícula: .....

Estado miembro de matriculación: .....

Marca y modelo: .....

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió: .....

Carácter y calificación legal de la infracción: .....

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop», conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, conducción con presencia de drogas en el organismo, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido: (1)

Descripción detallada de la infracción: .....

Referencia a las disposiciones legales pertinentes: .....

Descripción o referencia de las pruebas de la infracción: .....

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción: (2)

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de <stop>, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Especificaciones del dispositivo: ……

Número de identificación del dispositivo: ……

Fecha de vencimiento de la última calibración: ……....

d) Resultado de la aplicación del dispositivo: .....

[Ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones:]

Velocidad máxima: .....

Velocidad medida: .....

Velocidad medida corregida en función del margen de error, si procede: ……

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

Formulario de respuesta

(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s): .....

Lugar y fecha de nacimiento: .....

Número del permiso de conducción: .....expedido el (fecha): ..... en (lugar): .....

Dirección: .....

B. Cuestionario:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca..... y matrícula.....?? sí/no (1)

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es: .....

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce haber cometido la infracción? sí/no (1)

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

.....

(1) Táchese lo que no proceda.

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente carta de información a la siguiente autoridad: .....a la siguiente dirección: .....

Información

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de .....

[Nombre del Estado miembro de la infracción]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente: .....[Indicación por el Estado miembro de la infracción del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso].

La presente carta de información, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

LA PROBLEMÁTICA DE LAS TRAVESÍAS

*Primero vamos a ver las definiciones que las afectan: vía urbana, travesía, carretera, casco urbano y poblado. Las definiciones las encontramos en el **Anexo I** del TRLTSV.*

(70) Poblado. *Espacio que comprende edificios y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado.*

(71) Travesía. *Es el **tramo de carretera que discurre por poblado**. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso. (Es decir, si, por ejemplo, hay una nueva carretera de circunvalación que rodea una localidad, entonces deja de ser travesía la antigua carretera que atravesaba esa localidad, pasando a ser una vía urbana)*

(72) Vía interurbana. *Vía **pública situada fuera de poblado**.*

(73) Vía urbana. *Vía pública situada dentro de poblado, **excepto las travesías.***

(65) Carretera. *Toda **vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía.***

El art. 49.2 del TRLTSV define las travesías como: "tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera".

*La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, en su artículo 47 considera tramos urbanos: "aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente **instrumento de planeamiento urbanístico** y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado".*

*A su vez, el **art. 46.2 de la Ley 37/2015,** de 29 de setiembre, de carreteras, considera travesía "la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos uno de sus márgenes".*

***El Anexo I de esa misma ley define la vía urbana** como cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, **excepto las travesías** que no hayan sido sustituidas por una variante de población.*

*El artículo 49.1 de esta misma ley, señala que: "Las carreteras del Estado o **tramos determinados de ellas** **se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas".***

*Este precepto es ampliado por **art. 127 del Reglamento General de Carreteras,** que señala lo siguiente:*

Artículo 127. Conversión en vías urbanas.

1. Las carreteras estatales o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas…

2. Se considera que una carretera estatal o un tramo determinado de ella adquieren la condición de vía urbana si se cumplen las dos siguientes condiciones:

a) Que el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano.
b) Que exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de *servicio.*

Así, ***podríamos definir como vías urbanas****, además de las calles de las poblaciones, aquellas carreteras que, discurriendo por suelo calificado como suelo urbano, han sido entregadas al Municipio. En otras palabras, simplificando, podemos considerar, de modo general, que* ***son vías urbanas aquellas vías de titularidad de la Administración Local.***

Eso es lo más importante, ver a quien corresponde la titularidad.

El art. 47 de la Ley 37/2015, de Carreteras, establece:

1. A los efectos de esta ley, ***se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico*** *y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.*

El art. 48 *señala que en los estudios de delimitación de tramos urbanos* ***el Ministerio de Fomento fijará, para la fracción de Red de Carreteras del Estado estudiada, los tramos que se consideran urbanos y los que se consideran travesías.***

Por su parte, la ***Ley 8/2007, de 28 de mayo, del suelo, define lo que se entiende por suelo urbanizado.***

Artículo 12. *Situaciones básicas del suelo*

3. Se encuentra en la situación de suelo urbanizado el integrado de forma legal y efectiva en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estén o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión de las parcelas a las instalaciones ya en funcionamiento.

Así las cosas, podemos entender como ***"suelo urbano"*** la zona del término municipal que se encuentra en la ciudad o en el que existe un cierto desarrollo urbano por la existencia de ciertos servicios urbanísticos básicos (como puede ser luz, agua, saneamiento y acceso rodado) o cierta agrupación de edificaciones (aunque carezcan de los servicios urbanísticos básicos).

El ***"casco urbano"*** es el centro de la ciudad en una terminología más bien física o geográfica, pero no urbanística.

El Art. 5 TRLTSV. Competencias del Ministerio del Interior, en *su punto i) inicia la confusión sobre quién debe denunciar y sancionar por infracciones cometidas en travesías, porque atribuye la vigilancia y disciplina del tráfico en travesías a la Policía Local y subsidiariamente cuando no exista policía Local al Ministerio del Interior.*

5 i) La vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en 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.

El apartado k), del mismo artículo varía lo que dice el apartado i) al señalar que la competencia de la policía local en travesías sólo existe si hay un convenio de cooperación o delegación de la entidad local con el Ministerio del Interior.

5 k) La regulación, gestión y control del tráfico en vías interurbanas y en travesías, <u>estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las entidades locales</u>, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

En consecuencia, se estima que salvo que la travesía haya adquirido el carácter de vía exclusivamente urbana o la Agrupación de Tráfico tenga conocimiento que existe acuerdo de cooperación o delegación con el Ayuntamiento y su policía local, la vigilancia y disciplina del tráfico sobre travesías y denuncia de infracciones corresponden al Ministerio del Interior y deben ser ejercidas por las Fuerzas de la Guardia Civil.

De acuerdo con el ***Art. 6.1 TRLTSV. Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico****, el Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas con tráfico a través del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.*

El Art. 6.2 TRLTSV indica que tanto la vigilancia como la denuncia son ejercidas por la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico. Lo que implica que Guardias de una Comandancia, aunque no sean de tráfico, pueden sancionar y actuarían como agentes de la autoridad en ejercicio de sus competencias.

6. 2) 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, <u>actuarán</u>, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, <u>las fuerzas de la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico</u>, que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico.

Por su parte el ***Art. 7 TRLTSV. Competencias de los municipios, no señala entre las competencias de los ayuntamientos la denuncia de*** *las infracciones cometidas en travesías e indica que el ayuntamiento tampoco es competente para autorizar pruebas deportivas en travesías.*

*El **Art. 21.3 TRLTSV. Límites de velocidad,** también aclara que **sólo puede hacer regulaciones en las travesías si está conforme el titular de la vía.***

*3. Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías**. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía,** y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.*

*La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local (LRBRL) señala en su Art. 25.2b que a los ayuntamientos les corresponde la **"ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas"**.*

*Teniendo en cuenta la clasificación de las competencias de las Entidades Locales que efectúa el artículo 7.1 LRBRL, **distinguiendo entre competencias propias o atribuidas por delegación,** es evidente que **las definidas por el artículo 7 del TRLTSV son todas ellas competencias propias que, de acuerdo con el artículo 7.2 LBRL "se ejercen en régimen de autonomía y bajo la propia responsabilidad".***

Sin embargo, en un caso, y como pasamos a analizar, el TRLTSV admite la "sustitución" de la competencia municipal.

*El **Art. 84 TRLTSV. Competencia,** establece:*

*84.4. **La sanción por infracciones a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes,** los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable.*

*84.5. **Los Jefes Provinciales de Tráfico** y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, **asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.***

*Se trata de una modalidad de "sustitución" de competencia local, parcialmente contemplada en la LRBRL. La competencia sustituida comprende únicamente la **"sanción por infracciones a normas de circulación cometidas en vías urbanas".***

*En consecuencia, **el procedimiento sancionador** cuando se trate de sanciones **"por sustitución"** corresponde a las Jefaturas de Tráfico, ya que **la instrucción del procedimiento sancionador corresponde siempre a la Administración que adopte la resolución sancionadora** (salvo algunas excepciones contempladas en la legislación).*

*Ningún sentido tendría entender que en el caso del artículo 84.5 TRLTSV, la instrucción pudiera corresponder al Ayuntamiento respectivo, ya que la sustitución fue a causa de la **"insuficiencia de los servicios municipales".***

El carácter general, irrenunciable de la competencia -artículo 8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como el principio de autonomía local, reconocido en el artículo 137 de la Constitución, conducen a estimar como excepcional

este caso, por lo que habrá de realizarse una interpretación restrictiva sobre su aplicación, con las siguientes características.

a) Han de existir "razones justificadas" o "insuficiencia de servicios", debidamente acreditadas. En principio, en consecuencia, no parece factible cuando, por ejemplo, exista Policía Local en el municipio de que se trate.

b) Es necesaria la solicitud de la Entidad Local, que incluya acuerdo adoptado con el voto de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación, debidamente publicado en el "Boletín Oficial de la Provincia", y al que deberá hacerse referencia en toda resolución sancionadora que se adopte por "sustitución". (eso es lo que el TRLTSV define en el artículo 5.k) como fórmulas de colaboración o delegación)

Ahora bien, ***esta competencia sancionadora no alcanza, con carácter general, la vigilancia y la denuncia de infracciones,*** *por las siguientes razones:*

a) Las competencias de vigilancia y de denuncia de infracciones ***aparecen contempladas separadamente de la competencia sancionadora*** *-artículo 7.a) TRLTSV-, y* ***sólo a esta última*** *se refiere la sustitución citada por el artículo 85.4 TRLTSV.*

b) De acuerdo con el artículo 5. i) TRLTSV, la vigilancia y disciplina del tráfico, atribuida a órganos estatales, se circunscribe a las vías interurbanas, incluyéndose únicamente las travesías cuando no exista Policía Local.

c) La competencia municipal de ***vigilancia en vías urbanas****, se ejerce por medio de* ***"agentes propios",*** *tal y como establece el Art. 7.a) TRLTSV.* ***Tal función, en los Municipios donde no exista Policía Local, será ejercido 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*** *-de acuerdo con el artículo 51.2 de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.*

Este personal ***ha de ser funcionario:*** *ello enlaza directamente con el artículo 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local, de 2 de abril de 1985 que* ***reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcionarial las funciones públicas que impliquen ejercicio de autoridad.***

En consecuencia, ***no puede entenderse que la competencia sancionadora por sustitución comprenda también la de vigilancia y denuncia, en las vías urbanas,*** *sin perjuicio de que con carácter puntual esta función pueda realizarse -por agentes dependientes de la Administración del Estado- en determinados supuestos, tales como, por ejemplo, cuando se produzcan accidentes de tráfico (en ese caso un alguacil o análogo solicitaría la colaboración de la ATGC para que instruyese el atestado).*

Es fácil saber si corresponde a la Guardia Civil o al Municipio en función de quien es el titular de la vía, el Estado (y la Comunidad Autónoma y la Diputación) o el Municipio.

Una cuestión interesante es saber si la policía local puede denunciar, en el ejercicio de sus funciones, aquellas infracciones que observen cuando circulen por una carretera al desplazarse de un núcleo urbano a otro dentro del término municipal.

Como vimos ***la competencia sancionadora*** *y* ***la competencia de ordenación, regulación y vigilancia****,* ***son competencias distintas****, por lo que no necesariamente tienen que estar ejercitadas por la misma administración.*

En este caso *la respuesta es que* ***la denuncia de la policía local sólo podrá tramitarse como una denuncia de oficio (es decir, una administración comunica a otra una infracción que observó), si bien podría ser tramitada como si fuese la denuncia de un particular.***

Para entender esta respuesta debemos tener en cuenta las competencias que tanto los municipios como administraciones como las Policías Locales como cuerpos de Seguridad tienen conforme al ordenamiento.

Las competencias de los Municipios, de conformidad con lo dispuesto en el ***Art. 7 TRLTSV. Competencias de los Municipios,*** *se refieren a* ***vías urbanas****.*

7a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

Si como vimos el Art. 5i) del TRLTSV ***indicaba competencia del Ministerio del Interior en la vigilancia y disciplina del tráfico en las travesías cuando no existiese Policía Local****, a "sensu contrario", está claro que otorgaría competencias a las Policías locales para intervenir en travesías cuando el ayuntamiento contase con ellas. Por su parte, el Art. 53.1 de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad otorga* ***competencias a las Policías Locales para ordenar, señalizar y dirigir el tráfico "dentro del casco urbano", de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.***

Podemos, pues, señalar que las competencias de los Municipios en los que existe Policía Local, en lo que se refiere a la vigilancia del tráfico, comprendería tanto las vías de titularidad municipal (incluidas aquellas carreteras que se hayan entregado por la Administración central o autonómica al ayuntamiento en la forma prevista en la Ley de Carreteras) como las vías interurbanas (carreteras) que discurran por zona de suelo urbano, siempre que dicho tramo se encuentre consolidado en al menos dos tercios de su longitud y disponga de entramado de calles en al menos uno de sus márgenes, concepto de travesía que figura, como vimos, en la Ley General de Carreteras

Quedaría, no obstante, fuera de la competencia municipal aquellas carreteras interurbanas que discurrieran por tramos de suelo urbano que, sin embargo, no tuvieran características de travesía, bien por no disponer de la consolidación requerida, bien por no disponer de entramado de calles en al menos uno de sus márgenes.

En lo que respecta a la competencia para sancionar las infracciones de tráfico cometidas en travesías. Aunque ***la competencia para denunciar, regular o vigilar el tráfico*** *en las travesías correspondería, en aquellas poblaciones que cuenten con Policía Local, a estos cuerpos, la competencia sancionadora correspondería al Jefe Provincial de Tráfico. Sólo en el caso de travesía tenga el carácter de vía urbana, la competencia correspondería al Alcalde. Normalmente, la Jefatura Provincial de Tráfico firmaría un convenio con el*

ayuntamiento para que la policía local se ocupase también de denunciar en las travesías. Lo cierto es que, en la mayoría de las provincias, la policía local es la que denuncia y el alcalde quien sanciona sin que se haya firmado un convenio concreto.

*Por otra parte, **la realización de atestados de Circulación en núcleos urbanos** tales como pedanías, parroquias, concejos o similares, de ámbito menor a municipio, correspondería a la Policía Local, si esta existiera, siempre que la vía en que se produjera el incidente que origine el atestado sea urbana.*

*Respecto a los delitos cometidos contra la seguridad vial**, el artículo 379 del Código Penal parece que no contempla la posibilidad de que se comentan delitos por exceso de velocidad en travesías:***

Artículo 379 CP.

*1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora **en vía urbana** o en ochenta kilómetros por hora **en vía interurbana** a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.*

***DEFINICIONES EN EL TRLTSV.** Su Anexo I, indica:*

***Vía interurbana.** Vía pública situada fuera de poblado.*

Vía urbana.** Vía pública situada dentro de poblado, **excepto las travesías.

***Travesía**. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.*

Cuadro a aplicar sobre, infracciones, sanciones y detracción de puntos[2318]

Conductores con tasa de referencia de 0,15 mg/l aire espirado		
Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)	Sanción	Puntos a detraer
Hasta 0,18	No procede denuncia	-
Entre 0,19 y 0,30	500 euros (1)	4
Más de 0,30	1000 euros	6

[2318] *Instrucción de la DGT 14/S - 134, de 9 de julio de 2014.*

Conductores con tasa de referencia de 0,25 mg/l aire espirado		
Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)	Sanción	Puntos a detraer
Hasta 0,28	No procede denuncia	-
Entre 0,29 y 0,50	500 euros (1)	4
Más de 0,50	1000 euros	6

(1) Los conductores que sean sancionados por cometer, a partir de la entrada en vigor de la ley, una infracción al artículo 20 del Reglamento General de Circulación, en caso de volver a ser denunciados por este mismo precepto en el plazo de 1 año, serán sancionados con multa de 1.000 euros

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFIA

Tomás Cano Campos. Legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. Editorial Techos. 2011
Tomás Cano Campos. El régimen jurídico-administrativo del tráfico. Editorial Civitas. 2010.
Tomás Cano Campos. Las sanciones de tráfico. Aranzadi. 2015 (segunda edición).
Tomás Can o Cam pos. Los Ayuntamientos y el Tráfico. IUSTEL. 2005
Tomás Romero Pineda. Inspector de la unidad de motoristas de la Policía Local de Zaragoza y Profesor de Cursos del CSI-F. Manuales del curso sobre normativa de tráfico. (Central Sindical Independiente y de Funcionarios).
Vicente Magro Servet. Análisis de las novedades legislativas en materia de Seguridad Vial. Editorial El Derecho. 2010
Soluciones ante el estacionamiento irregular de vehículos en las comunidades de propietarios.
Alejandro Javier Criado Sánchez. Diferencia entre suelo urbano y casco urbano. Revista de Urbanismo. http://www.reurbanismo.es.
Alejandro Román Márquez. La responsabilidad patrimonial de la Administración en los accidentes de circulación: la deficiente señalización de los obstáculos en la calzada HispaColex Servicios Jurídicos. http://www.hispacolex.com
Amelia Pascual Medrano. La responsabilidad civil por daños provocados por animales de caza. Universidad de la Rioja. Dialnet. Universidad de la Rioja.
Ángela Acín Ferrer. Comentarios sobre la revolucionaria modificación de la Ley de Seguridad Vial (04.10.2010).
http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/Comentarios-revolucionaria-Ley-Seguridad-Vial_11_183805003.html
Aquilino Yáñez de Andrés. Otra "animalada" legislativa (sobre los accidentes de tráfico ocasionados por las especies cinegéticas). Artículo publicado en el Diario La Ley núm. 8301, de 30.01.2014.
Aurelio Urbán Rubio. Protocolo policial con vehículos de la U.E. y del E.E.E.
David Cives Prado. Procedimientos de actuación ante permisos de conducción.
Manual de Tráfico, vigilancia y control. Editorial Círculo Rojo 2016.
Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida. Textos varios sobre cuestiones de seguridad vial.
Francisco Javier Fuertes López. El Procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial.
http://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/3345/Procedimiento_sancionador.PDF?sequence=1
Diez cambios en la ley de tráfico y seguridad vial que deben tener presentes los conductores (infractores) y sus abogados.
Diario La Ley, núm. 8295, Sección Tribuna, 22 de abril de 2014, Editorial La Ley.
Francisco Javier Fuertes López. La reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial por la Ley 6/2014. Efectos directos (y colaterales) en el procedimiento administrativo sancionador. http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/reforma_de_la_Ley_de_Trafico_y_Seguridad_Vial_por_la_Ley_6-2014_11_712555001.html
Jean Baptiste Iosca. Permis/Pas permis au volant. L'Archipel. París. 2017.
Josefa Muñoz Ruiz. El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.
Guillermo Díaz Bermejo. http://blogs.elcomercio.es.
Juan José Sánchez Ondal. El cobro de las multas de circulación, sus plazos de pago, recursos, ejecución y otros aspectos de la modificación de la LTSV por la Ley 18/2009

http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/circulacion-ejecucion-modificacion-Ley-Trafico_11_183805007.html
Juan Antonio Carreras Espalado. http://carris.wordpress.com
José Ramón Chaves García. delajusticia.com. Blog de Sevach.
Katherine Mike. Drivers' licences and age limits: Imposition of driving restrictions on elderly drivers. University of Miami. School of Law.
Lucía Alarcón Sotomayor. La eficacia y la ejecución de las sanciones de tráfico. DA. Revista de Documentación Administrativa núm. 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 121-152
Marcos Rodríguez Santana. Tesis doctoral: "El Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico Vial". Universidad de Las Palmas de Gran Canaria".
Mª Esperanza Serrano Ferrer. http://administración pública.com. El blog de espublico. Agentes de la Autoridad en Municipios Sin Policía Local. Su Regulación por las Comunidades Autónomas.
Miguel Ángel de Dios de Dios. http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico / 201305-trafico.html
Miguel Casino Rubio. A propósito de la STC 29/2014 ¿Hasta cuándo el deber de identificar al conductor infractor? www.abogacia.es 08.05.2014.
Miguel Checa Marfil. El pago de las multas de tráfico por infractores no residentes en España y El uso indebido de la pegatina ITV como falsedad documental. www.guardianes del asfalto.com.
Mónica L. Granado Travieso. Los delitos contra la seguridad vial y el atestado policial. **http://noticias.juridicas.com**/articulos/55-Derecho-Penal/20120511-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial.html. Noticias Jurídicas, mayo 201.
Nuria Rodríguez-Martín. La aparición del "Problema de la Circulación" y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936. Universidad del País Vasco. 2016.
Pablo Fernández Burgueño. http://www.pabloburgueno.com. ¿Es delito suplantar la identidad de otro?
Ruben "Xarre". Agente de Policía Local en Langreo (Principado de Asturias). Las turborrotondas o turboglorietas. www.coet.es.
Víctor Almonacid. Nosoloaytos. https://nosoloaytos.wordpress.com
Víctor Sarasa Astráin. Las denuncias voluntarias y procedimiento sancionador en materia de tráfico: soluciones y futuro.
El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados, Núm. 19, Sección Consultas, Quincena del 15 al 29 octubre 2014, Ref. 1978/2014, pág. 1978, tomo 2, Editorial LA LEY
Instrucción 1/2016 de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, relativa a criterios a seguir en la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas (art. 379.2 del Código Penal).
Revista Autoescuelas de la Confederación Nacional de Autoescuelas.
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente. Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico.
Punto Cero. http://fboiso.blogspot.com.es
Revista Auto Fácil. www.autofacil.es
Sernauto. Especial luces LED.
Guía para lograr la Licencia de Conducir. Dama Editora. Buenos Aires (Argentina). Octubre 2017.
Alemania. StVO (Straßenverkehrs-Ordnung / el código de la circulación alemán). https://www.stvo.de/
Bélgica. Code de la Route. http://www.code-de-la-route.be/

Finlandia. Driving in Finland. Ministry of Transport and Communications.
https://www.expat-finland.com/pdf/driving_in_finland.pdf
Francia. Code de la Route. Sécurité Routière. www.securite-routiere.gouv.fr
Italia. Códice della Strada. Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.
Noruega. Reglas de tráfico. Staten Vegvesen.
http://www.vegvesen.no/en/traffic/Norwegian+rules+and+regulations/Traffic+rules
Países Bajos. Señales de tráfico y normativa. Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente**.** https://www.government.nl/documents/leaflets/2013/01/16/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands
Polonia. Reglas de tráfico. www.staypoland.com
Portugal. Código da Estrada. www.ansr.pt
República Checa. BESIP. Policía de la República Checa. http://www.ibesip.cz/en/road-safety/road-safety-rules-in-the-czech-republic
http://abogados-administrativo.blogspot.com.es. El blog de Gómez de Mercado de Administrativo.
http://abogator.com/index.php/tramites-trafico/121-todo-multas-trafico
http://autovias.wordpress.com
http://blog.forsev.es
http://ecomovilidad.net
http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/d/sanciones-administrativas/sanciones-administrativas.htm
http://forodgt.ro-des.com/
http://handlermm1.mediaswk.com
http://www.multaweb.com
http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico
http://pantharei.wordpress.com. Blog policial.
http://policiaguadix.wordpress.com/seguridad-vial
http://revista.dgt.es/es
http://stopaccidentes.org
http://tacograferos.blogspot.com.es
http://vallisoletvm.blogspot.com.es/2010/02/los-coches-de-punto-y-los-primeros.html
http://ww2.autoscout24.es
http://www.acega.es
http://www.aeaclub.org/index.php (Automovilistas europeos asociados)
https://www.anesdor.com/web/inicio.php
http://www.asambleaciclista.com
http://www.autocinetum.es/
http://www.autocontrol.es. Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial.
https://www.beneluxcar.es. Normas de tráfico en diversos países europeos.
http://www.blog.sepin.es
http://www.burbuja.info/inmobiliaria/consumo-responsable/401865-hilo-anti-motos-vii-responsable-industria-de-moto-imagenes-de-anuncios-antiguos-principalmente.html
http://www.cadenadesuministro.es
http://www.caferacerpasion.com
http://www.carreteros.org
http://www.cat-barcelona.com/faqs/view/que-son-las-drogas-de-diseno. (C.A.T. Barcelona (Centre d'assistència terapéutica)
https://ciclojuristas.wordpress.com/2016/07/04/drogas-ley-de-trafico-y-trato-desigual/

http://www.circulaseguro.com/
http://www.cnae.com (Confederación nacional de autoescuelas)
http://www.coet.es
http://cuestionesciviles.es/que-se-considera-un-hecho-de-la-circulacion
http://demotosonline.com/historia-del-ciclomotor/
http://www.dgt.es
https://www.dgtinfo.es
https://www.donkeymotorbikes.com
http://dti.ua.es/va/documentos/pdf/treballs-final-de-master/treballs-2009-10/marta-franco.pdf. Universidad de alicante. Master oficial den traducción institucional. Traducción de una ordenanza municipal.
http://www.ejercito.mde.es
http://www.enbicipormadrid.es
https://www.diariorenovables.com/
http://www.femp.es
http://www.fernandeznavarro.com
http://www.fesvial.es
http://www.formaciontrafico.es
http://www.foropolicia.es/foros/trafico-y-circulacion-vial-f25.html
http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial
http://www20.gencat.cat/portal/site/transit (Gobierno catalán)
http://www.guardianesdelasfalto.com
http://www.indret.com. Libres caminos de la ficción. Libertad de expresión y prohibiciones en la publicidad cinematográfica y de vehículos a motor (Pablo Salvador Coderch, Antoni Rubí Puig, Antoni Terra Ibáñez, Laura Allueva Aznar, David García Martín, Eric Corral Fontanet).
http://www.infopolicial.com
http://www.losbarrios.es/espalosbarrios. Escuela de Policía Local "Villa de los Barrios".
http://www.lospapelesdelcoche.com
http://miratusmultas.com/
http://www.moto125.cc/f125cc/reportajes/tematico/item/213-articuloconvalidacioncarnet
http://www.motofichas.com/noticias/3371-te-pueden-multar-por-circular-con-tu-casco-modular-abierto
http://www.motorpasion.com/todoterrenos/cual-es-la-diferencia-entre-todocamino-todoterreno-crossover-y-suv
http://www.motopoliza.com.
http://www.mototres.net
http://www.movilidadsegura.org/
http://www.navarra.es/home_es/Temas/Seguridad/Trafico+y+seguridad+vial (Gobierno de Navarra).
https://www.nextseguros.es
http://www.noticias.juridicas.com
http://www.ocu.org
https://www.owenhodge.com.au
http://www.policía canaria.com
http://www.policial.es
http://www.policias-cop.es
http://www.profesoresyseguridadvial.com (Fundación Mapfre)
http://www.pyramidconsulting.es
http://www.racc.es

http://www.race.es
http://www.revistaviajeros.com
https://www.ruedasredondas.org/php/adjuntos/LeyTrafico_Bicicleta.pdf
http://www.seguridadpublica.es
http://www.seguridadviallaboral.es/in
http://www.seguridadvialparamayores.com
http://somos-policias.blogspot.com/
https://www.todoradares.com/
http://www.trafikoa.net (Gobierno vasco)
http://www.tuabogadodefensor.com/delito-de-trafico-de-drogas/
http://www.uv.es/intras/cas/index.wiki
http://www.xataka.com/gadgets-y-coches/sistemas-de-deteccion-en-los-coches-para-evitar-accidentes.