



MANUAL POLICIAL DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL (1)

Artículo 379 CP

1. El que condujere (a) 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.

URBANA	SI	Después de aplicar el EMP (3)	SI	Delito 379,1 CP (c)
Supera en 61 km/h velocidad permitida (2)		supera en 61 o 81 km/h	NO	D. adm. RGCir (b)
INTERURBANA	NO	Denuncia administrativa RGCir (b)		(v.cinemómetro)(6)
Supera en 81 km/h velocidad permitida (2)		(velocidad cinemómetro)(6)		

TRAVESIA (4)		Considerarla como interurbana
Cedida	SI	Considerarla como urbana
Ayuntamiento	NO	Considerarla como interurbana
Forma parte	SI	Considerarla como urbana
núcleo urbano (5)	NO	Considerarla como interurbana

(a)- La conducta es conducir, en ningún momento se exige la creación de alguna situación de peligro. No obstante si existiese se reflejará en las diligencias.

(b)- Para las denuncias administrativas por el RGCir se tendrán en cuenta las velocidades del cinemómetro sin aplicar los EMP (7).

- En autopistas y autovías el delito se aplicará cuando se superen los 100 km/h (7).

(c)- En los atestados por el 379.1 describiremos con el mayor detalle posible, todas las circunstancias que se daban en ese momento en relación con el tráfico (si era fluido, denso... si era una vía de sentido único, de doble sentido... si había peatones próximos al lugar... si existía alguna intersección, pasos de peatones...).

- Para las velocidades máximas se tendrán en cuenta la velocidad delimitada para el tramo de la vía por donde se circule, velocidad máxima específica de la correspondiente clase de vehículo así como, en su caso, la fijada para el conductor según su condición (2).

- Incorporar el certificado de la verificación periódica del cinemómetro.

- También procederá imputar este delito si la velocidad no ha sido captada por el radar sino es la acreditada por alguna patrulla de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en el transcurso de una persecución, la cual, habrá que describir (duración, lugar...).

- Describir la señalización de velocidad que existe, ubicación, visibilidad... (aportar fotografías).

- Si no se ha identificado el conductor, habrá que tomarle declaración al titular (o arrendatario) del vehículo, pero hay que procurar detener al vehículo e identificar al conductor (8).

CUADRO DE SANCIONES POR VELOCIDAD

LIMITE		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	MULTA	PUNTOS
EXCESO VELOCIDAD	GRAVE	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	100	-
		50	60	70	90	100	110	120	130	140	150		
		51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	300	2
		60	70	80	110	120	130	140	150	160	170		
		61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	400	4
		70	80	90	120	130	140	150	160	170	180		
		71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500	6
	80	90	100	130	140	150	160	170	180	190			
MUY GRAVE	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6	

CUADRO VELOCIDADES PERMITIDAS REGLAMENTARIAMENTE

	AUTOPISTA Y AUTOVÍA	CARRETERA CON 1,5 DE ARCÉN O MÁS DE UN CARRIL	RESTO DE VÍAS	VÍA URBANA
TURISMOS MOTICICLETAS	120	100	90	50
DERIVADOS DE TURISMO VEHÍCULOS MIXTOS AUTOBÚS AUTOCARAVANAS (a)	100	90	80	50
CAMIONES TRACTOCAMIONES TURISMOS CON REMOLQUE LIGERO FURGONES Y ARTICULADOS AUTOCARAVANAS (b)	90	80	70	50
AUTOBUSES CON VIAJEROS A PIE	80	80	80	50
VEHÍCULOS CON REMOLQUE	80	80	70	50
TRANSPORTE ESCOLAR O MENORES	10 km/h menos que la genérica de la vía			
MERCANCÍAS PELIGROSAS	10 km/h menos que la genérica de la vía			
VEHICULOS DE TRES RUEDAS CUSTRICICLOS VEHÍCULOS ESPECIALES (c.)	70	70	70	50
RESTO DE VEHICULOS ESPECIALES	-	40	40	40
VEHÍCULOS ESPECIALES: CON REMOLQUE MOTOCULTORES SIN SEÑAL DE FRENADO	-	25	25	25
CICLOMOTORES CUADRICICLOS LIGEROS	-	45	45	45
CICLOS (d)	45 (e.)	45	45	45

- (a)- Las que figuren en su tarjeta de ITV, el código 3148, 3200 y 3248.
- (b)- Las que figuren en su tarjeta de ITV, el código 3300, 3348 y 3448.
- (c)- Que desarrollen más de 60 km/h en llano.
- (d)- Podrán superar estos límites cuando por la vía puedan desarrollar una velocidad superior.
- (e)- Solo en autovías.



Artículo 379 CP

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia (a) de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

ALCOHOL

La normativa a aplicar para la realización de las pruebas es la descrita en el RGCirc y será llevada a cabo por los agentes de la vigilancia del tráfico(9).

				REALIZA PRUEBA 2(c)		SI	DA POSITIVO	SI	D. RGCirc o 379,2CP(d)
				REALIZA PRUEBA 1(c)		SI	DA POSITIVO	NO	NADA
				REALIZA PRUEBA 0(b)		SI	DA POSITIVO	NO	NADA
				REALIZA PRUEBA 0(b)		NO	383CP		
				REALIZA PRUEBA 1(c)		NO	383 CP		
				REALIZA PRUEBA 2(c)		NO	383 CP		

(a)- Se requiere la acreditación de la afectación del consumo de alcohol en las facultades psicofísicas del conductor(10) salvo que la tasa sea superior a 0.60 mgr/l en aire espirado o 1.2 gr/l en sangre, teniendo siempre en cuenta los EMP, debiendo incorporar en todos los casos el acta de sintomatología externa (11).

Los EMP son los siguientes:

- En los etilómetros que se encuentran durante su primer año de servicio y que no han sido reparados o modificados el error es del 5%, por tanto el valor medido ha de ser igual o superior a 0,64 para que se cumpla el tipo sólo por la tasa.
- En los etilómetros que llevan más de un año en servicio o han sido reparados o modificados el error es del 7,5%, por tanto el valor medido ha de ser igual o superior a 0,65 para que se cumpla el tipo sólo por la tasa.

En los atestados deberá incorporarse uno de los siguientes certificados, según los casos:

- Si el modelo ha sido aprobado antes del 30/10/06 y el etilómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida esta hecha durante el primer año de servicio del etilómetro, el documento que debe constar es el “certificado de ensayos de verificación primitiva”.
- Si el modelo ha sido aprobado después del 30/10/06 y el etilómetro no ha sufrido reparación o modificación alguna y la medida esta hecha durante el primer año, el

documento que debe constar es el “de la declaración de conformidad basada en la verificación del producto”.

- Si el etilómetro ha sido reparado o modificado, el documento que debe constar es el “certificado después de reparación o modificación”.

- Si ha transcurrido más de 1 año desde la puesta en servicio del etilómetro o desde su reparación o modificación, el documento que debe constar es el “certificado de verificación periódica”

(b)- La prueba 0 es la que se realiza con el etilómetro digital o de muestreo, el cual, no es válido para las denuncias (6).

(c)- Se realiza con el etilómetro evidencial que cumple con la normativa (6). Entre la prueba 0 y la 1 no hace falta que transcurran los 10 minutos preceptivos del art. 23 RGCir mínimos entre prueba y prueba. Esta si se tendrá en cuenta entre la prueba 1 y 2.

(d)- Se aplicará uno u otro caso dependiendo de la tasa o la sintomatología.

OPCIONES DEPENDIENDO DEL VEHÍCULO

Los casos en los que se puede realizar las pruebas vienen descritas en el art. 21 RGCir (9).

	PENAL	ADMINISTRATIVO
VEHICULO MOTOR	SI(b)	SI
CICLOMOTOR	SI(b)	SI
BICICLETA	NO	SI(c)
OTROS USUARIOS (a)	NO	SI(d)

(a)- Otros usuarios: peatón, jinete, patinador... Se les podrá someter siempre y cuando están implicados en un accidente.

(b)- Se pueden instruir diligencias penales aunque haya sido en lugar privado (garaje, urbanización...) (12).

(c)- Si es considerado como vehículo, pudiendo ser denunciado por el RGCir (13).

(d)- En este caso solo se sancionaría la negativa a someterse a las pruebas por el RGCir y no si da positivo.

TASAS EN LAS QUE ESTÁ PROHIBIDO CONducIR EN FUNCIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS Y DEL VEHÍCULO

	Tasa de alcohol en sangre	Tasa de alcohol en aire respirado
En general	0,5 gr./litro	0,25 mgr./litro
Cualquier conductor durante los 2 años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro
Vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro
Vehículos destinados al transporte de viajeros de más de 9 plazas, o de servicio público.	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro
Vehículos destinados al transporte escolar y de menores.	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro
Vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas.	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro
Vehículos destinados a Servicios de urgencia.	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro
Transportes especiales.	0,3 gr./litro	0,15 mgr./litro

TASAS PARA APLICAR LA VÍA ADMINISTRATIVA O PENAL

TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO (mgr/l)

TASA DE ALCOHOL EN SANGRE (gr/l)

PRUEBA 1	PRUEBA 2	RESULTADO
0,25-0,40	0,25-0,40	ADMINISTRATIVA(a)
0,25-0,40	0,40-0,60	ADMINISTRATIVA(a)
0,25-0,40	+0.60	ADMINISTRATIVA(a)
0,40-0,60	0,25-0,40	ADMINISTRATIVA(a)
0,40-0,60	0,40-0,60	ADMINISTRATIVA(a)
0,40-0,60	+0.60	ADMINISTRATIVA(a)
+0.60	0,25-0,40	ADMINISTRATIVA(a)
+0.60	0,40-0,60	ADMINISTRATIVA(a)
+0.60	+0.60	PENAL

PRUEBA 1	PRUEBA 2	RESULTADO
0,50-0,80	0,50-0,80	ADMINISTRATIVA(a)
0,50-0,80	0,80-1,20	ADMINISTRATIVA(a)
0,50-0,80	+1.20	ADMINISTRATIVA(a)
0,80-1,20	0,50-0,80	ADMINISTRATIVA(a)
0,80-1,20	0,80-1,20	ADMINISTRATIVA(a)
0,80-1,20	+1.20	ADMINISTRATIVA(a)
+1.20	0,50-0,80	ADMINISTRATIVA(a)
+1.20	0,80-1,20	ADMINISTRATIVA(a)
+1.20	+1.20	PENAL

(a)- Salvo que se acredite la influencia en la conducción según los criterios fijados por la FGE (10).

CUANDO PROCEDE LA PRUEBA DE CONTRASTE

PRUEBA 0	PRUEBA 1	PRUEBA 2	CONTRASTE(14)
NO	NO	NO	NO PROCEDE
NO	SI	NO	NO PROCEDE
NO	SI	SI	SI PROCEDE
SI	NO	NO	NO PROCEDE
SI	SI	NO	NO PROCEDE
SI	SI	SI	SI PROCEDE

- Se seguirá el protocolo establecido (14).
- Cuando sea responsable de un accidente y no pueda dar su consentimiento al haber resultado con graves lesiones, será preciso autorización judicial para realizar la extracción de sangre.

En estos casos, para detectar en el mismo la presencia de alcohol y drogas, los Agentes debían optar por se poner en marcha un protocolo de actuación que consiste en elaborar y entregar un escrito solicitando al Centro la custodia y conservación en condiciones adecuadas de las muestras de sangre obtenidas por motivos terapéuticos, elaborando otro escrito motivando la actuación anterior y solicitado a la Autoridad Judicial que ésta ordene o no el análisis de esas muestras de sangre, y trasladar ese auto al Centro para que procedan a su análisis o a facilitar la muestra en cuestión para trasladarla al Instituto de Medicina Legal.

Si el implicado se negara a ello además del delito del art. 383 CP puede incurrir en otro por el art. 556 CP.

DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES O SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS

La normativa a aplicar para la realización de las pruebas es la descrita en el RGCirc (15) y será llevada a cabo por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. (16).

REALIZA PRUEBA	SI	PRUEBA SALIVA(a)	RESULTADO POSITIVO	SI	SEGUNDA MUESTRA(b)	SI	SINTOMAS POSITIVOS	SI	379.2 CP
PRUEBA	NO	383CP	NO	NO	NADA	NO	383CP	NO	DENUNCIA RGCir

(a)- Se realiza con una boquilla del kit de muestreo (17).

(b)- Se realiza con el tubo y el bastoncillo para tal fin (17) para la remisión al laboratorio.

OPCIONES DEPENDIENDO DEL VEHÍCULO

Los casos en los que se puede realizar las pruebas vienen descritas en el art. 21 RGCir (9).

	PENAL	ADMINISTRATIVO
VEHICULO MOTOR	SI(b)	SI
CICLOMOTOR	SI(b)	SI
BICICLETA	NO	SI(c)
OTROS USUARIOS (a)	NO	SI(d)

(a)- Otros usuarios: peatón, jinete, patinador... Se les podrá someter siempre y cuando están implicados en un accidente.

(b)- Se pueden instruir diligencias penales aunque haya sido en lugar privado (garaje, urbanización...) (12).

(c)- Si es considerado como vehículo, pudiendo ser denunciado por el RGCir (13).

(d)- En este caso solo se sancionaría la negativa a someterse a las pruebas por el RGCir y no si da positivo.

CUANDO PROCEDE LA PRUEBA DE CONTRASTE

PRUEBA 1	PRUEBA 2	CONTRASTE(14)
NO	NO	NO PROCEDE
SI	NO	NO PROCEDE
SI	SI	SI PROCEDE

- Se seguirá el protocolo establecido (14).

- Cuando sea responsable de un accidente y no pueda dar su consentimiento al haber resultado con graves lesiones, será preciso autorización judicial para realizar la extracción de sangre.

En estos casos, para detectar en el mismo la presencia de alcohol y drogas, los Agentes debían optar por se poner en marcha un protocolo de actuación que consiste en elaborar y entregar un escrito solicitando al Centro la custodia y conservación en condiciones adecuadas de las muestras de sangre obtenidas por motivos terapéuticos, elaborando otro escrito motivando la actuación anterior y solicitado a la Autoridad Judicial que ésta ordene o no el análisis de esas muestras de sangre, y trasladar ese auto al Centro para que procedan a su análisis o a facilitar la muestra en cuestión para trasladarla al Instituto de Medicina Legal.

Si el implicado se negara a ello además del delito del art. 383 CP puede incurrir en otro por el art. 556 CP.



Artículo 380

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.
2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Artículo 381

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.
2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

		CONCRETO PELIGRO VIDA O LA INTEGRIDAD PERSONAS		SI	MANIFIESTO DESPRECIO VIDA DE LOS DEMÁS	SI	PELIGRO VIDA O LA INTEGRIDAD PERSONAS	SI	381,1 C.P.
				NO		NO		NO	381,2 CP
CONDUCCION TEMERARIA(a)		NADA		SI	379,1 C.P. Y 379,2 INC.2º	SI	380,1 CP	SI	380,1 C.P.(b)
				NO		NO		NO	D. RGCir

(a) Debe de ser manifiesta (19), es decir, de que se produzca un concreto peligro observado por testigos o por la propia policía (20) excepto cuando se conduzca con un claro manifiesto desprecio a la vida de los demás (381.2 CP.) que no es necesario para imputar este apartado. Si será necesario para imputar por el 381.1 CP. Ejemplos (21).

Ante cualquier duda de si encuadrar el hecho en el 380 o 381, realizar las diligencias con la descripción de todos los detalles relativos a la conducción y los efectos que se hubiesen producido por ello, especialmente si ha sido en zona urbana, proximidad de vehículos o terceras personas, densidad del tráfico, características de la vía, falta de visibilidad, climatología adversa, restricciones de conducción, etc...

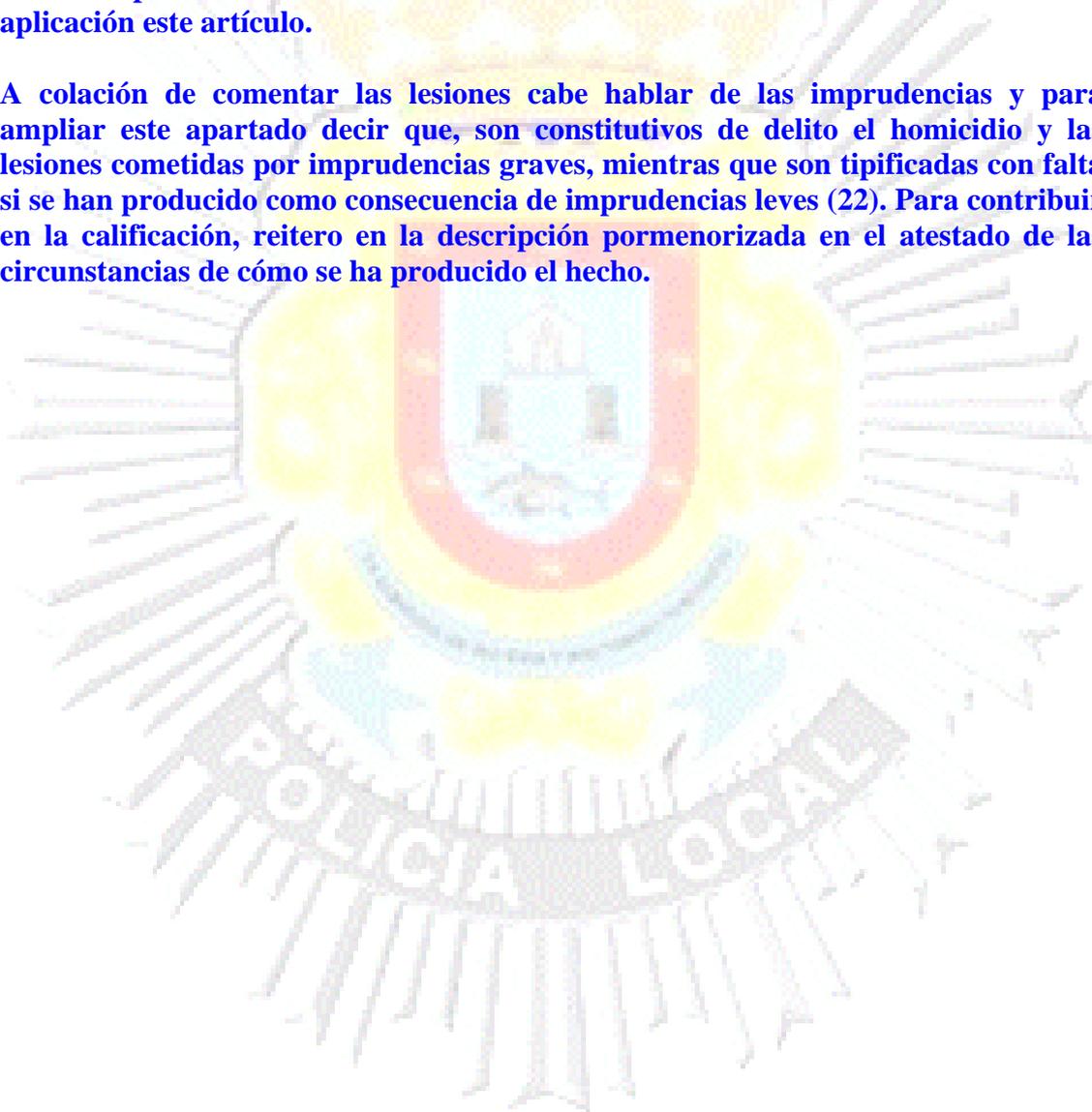
(b) Para la FGE es necesario que además haya habido un peligro concreto para aplicar este artículo. No obstante, al igual que el punto anterior, describiremos con todo detalle todas las circunstancias del hecho.

Artículo 382

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Este artículo no tiene una aplicación práctica policialmente hablando, ya que, entramos en temas de enjuiciamiento. No obstante hay que tener en cuenta que para aplicar este artículo se tiene que cumplir que el conductor haya sido condenado por alguno de los artículos mencionados (velocidad, alcohol o drogas, conducción temeraria o suicida) quedando excluidos el resto de los delitos contra la seguridad vial (conducción sin permiso o alteración de la vía...), así como, la lesividad producida sea constitutiva de delito. Si lo fuera de falta no sería de aplicación este artículo.

A colación de comentar las lesiones cabe hablar de las imprudencias y para ampliar este apartado decir que, son constitutivos de delito el homicidio y las lesiones cometidas por imprudencias graves, mientras que son tipificadas con falta si se han producido como consecuencia de imprudencias leves (22). Para contribuir en la calificación, reitero en la descripción pormenorizada en el atestado de las circunstancias de cómo se ha producido el hecho.



Artículo 383

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Engloba todos los supuestos del art. 21 RGCir, no precisando acreditar la influencia en la conducción, es decir, al conductor se le requiere a realizar las pruebas en cualquiera de los cuatro supuestos del mencionado artículo y se niega a realizarlas se le hará advertencia expresa de las repercusiones que va a tener y así lo haremos constar en el atestado en caso de continuar con su conducta, así como, toda la cronología de los hechos producidos.

Los cuadros del capítulo dedicado al art. 379.2 CP(tanto alcohol y drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas) detallan cuando se considera negativa(23).



Artículo 384

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

COMÚN

El tipo penal no requiere una conducción peligrosa o irregular, bastando la consciente desobediencia, el incumplimiento de las pertinentes resoluciones.

PERDIDA POR PUNTOS

PERMISO O LICENCIA RETIRADO POR PUNTOS(a)	¿HA FINALIZADO EL PERIODO DE SUSPENSIÓN?	SI	¿HA REALIZADO Y SUPERADO CURSO?(b)	SI	NADA
		NO	384 C.P.	NO	384 C.P.

(a).- La persona debe de ser consciente de que se le ha retirado el permiso (24).
Detalle que hay que hacer constar en el atestado.

(b).- Curso de sensibilización y reeducación vial (25).

PERDIDA POR DECISIÓN JUDICIAL

PERDIDA RESOLUCIÓN JUDICIAL(a)	¿CONDUCE PERIODO CONDENA?	SI	384 C.P.(b)	SI	468 C.P.(d)(c)
		NO	RETIRADA MAYOR 2 AÑOS		

(a).- Solo se ejercerá la acción penal cuando la conducción tenga lugar tras la notificación de la medida cautelar judicial o sentencia prohibiendo la conducción y el apercibimiento expreso de incurrir en delito.

(b).- Debe de realizar el curso de sensibilización y reeducación vial (25).

(c).- En base al art. 47.3 C.P. (26) hay que aplicar el art. 468 C:P. por quebrantamiento de condena (27) si no ha realizado el curso del apartado (b) y prueba de aptitud.

(d).- Si no ha superado el curso del apartado (b).

CONDUCIR SIN PERMISO O LICENCIA

¿TIENE ALGÚN PERMISO CONDUCCIÓN?(a)	SI	¿ESTA EN VIGOR?(b) 384 C.P.	SI	¿HABILITA PARA CONDUCIR EL VEHICULO QUE LLEVA?(c) DENUNCIA 12,4,5A RGCon(b)	SI	NADA
	NO		NO		NO	DENUNCIA 1,1,5C RGCon

(a).- Las licencias de conducir no se consideran permisos de conducción excepto la de ciclomotores (28).

(b).- Si el permiso no está en vigor, es decir, que ha caducado puede volver a obtenerlo presentando la documentación correspondiente (no se considera como permiso nuevo), por lo que, no será delito (29).

(c).- Si posee un permiso y conduce un vehículo que no permite ese permiso no será delito. Esto también afecta a un extranjero que posea un permiso de conducción no válido en España (30).

SITUACIONES ESPECIALES

MOTOS DE COMPETICIÓN

Si se circula por la vía pública fuera de un circuito acotado para el efecto con una moto de competición, si el conductor no posee ningún permiso de conducción será de aplicación las mismas normas del punto anterior (31).

MINIMOTOS O MINIBIKES

En el mismo supuesto del punto anterior fuese con una minimoto o minibikes no será de aplicación las mismas normas al no estar considerados como vehículos a motor, siendo solo de aplicación normas administrativas, salvo que esté dentro de las conductas de los arts 379 a 383 del CP que si serán de aplicación (31).

PARTICIPACIÓN

El titular, conductor habitual o arrendatario que cedan o presten el vehículo teniendo conocimiento de que no posee permiso de conducción la persona a que se le preste se le imputará como cooperador necesario del delito del art.384 del CP del mencionado conductor.

Cuando no hubiese pruebas de que tenía conocimiento de lo descrito en el punto anterior, se le impondrá una denuncia administrativa por el art. 9 bis de la LSV (no impedir el titular, el arrendatario a largo plazo, o el conductor habitual que el vehículo sea conducido por quien nunca ha obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente (33).

Artículo 385

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- **1.ª** Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
- **2.ª** No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Artículo 385 bis

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Artículo 385 ter

En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

ASPECTOS COMUNES

No es necesaria la concreción de un peligro individual sino originar el grave riesgo para la circulación, describiendo con todo detalle de todas las circunstancias que rodean el hecho (tipo carretera, anchura, visibilidad, momento del día, iluminación, densidad de tráfico circunstancias temporales, climatología, etc,,) (34).

El sujeto activo puede serlo cualquier persona, es decir, no necesariamente debe de ser un conductor como el resto de los delitos vistos hasta ahora.

385.1

- COLOCANDO EN LA VÍA OBSTÁCULOS IMPREVISIBLES.

Los obstáculos no deben ser previsibles para el conductor. Ejemplos: tirar piedras desde un puente que cruza la autopista. Colocación de piedras de grandes dimensiones en la calzada. Irrupción en la calzada de un peatón (el típico borracho). Tirar un objeto contundente a la calzada (moto estacionada de noche) (35).

- DERRAMAMIENTO DE SUSTANCIAS DESLIZANTES O INFLAMABLES.

El derramamiento debe de ser de manera dolosa y no imprudente (36).

- MUTAR, SUSTRAR O ANULAR LA SEÑALIZACIÓN.

Hay que determinar el peligro que puede originar esa mutación, sustracción o anulación de señalización. No es lo mismo quitar un stop en una intersección que quitar un panel informativo de área de servicio en x km (37).

- O POR CUALQUIER OTRO MEDIO.

Cajón de sastre para este tipo delictivo. Por este apartado permite que la conducta tenga lugar fuera de la vía pero efectos sobre ella, por ejemplo, los rastros que se queman fuera de la autovía pero que generan una humareda que impide la visibilidad de la misma.

385.2

- NO RESTABLECIENDO LA SEGURIDAD DE LA VÍA CUANDO HAYA OBLIGACIÓN DE HACERLO.

Ejemplos: cuando el derramamiento descrito en el punto anterior es manera imprudente y no hace nada. Vehículo accidentado que queda en medio de la vía a la salida de un curva y el conductor no hace nada por señalizarlo. Funcionarios que tienen conocimiento del hecho y no actúan para eliminar el riesgo (38).

385 BIS

No hay que confundir la puesta a disposición judicial del vehículo que el comiso. Lo primero es lo que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que instruyen los delitos que nos ocupan son los que ponen a disposición judicial del vehículo y es el juez el que puede realizar el comiso (privarle del derecho de posesión del vehículo permanentemente) del mismo en los casos más graves (39).

Yo soy partidario de retirar el vehículo y ponerlo a disposición judicial (40).

385 TER

Este artículo no tiene ningún interés práctico a la hora de actuar. Como es ético en los respectivos atestados se expondrán todos los hechos acaecidos tanto perjudiciales como beneficiosos para la persona imputada y serán los Jueces y Tribunales los que valoran a la hora de imponer la pena.

(1)
Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (CP).

De los delitos contra la Seguridad Vial

Artículo 379

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.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

Artículo 380

1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

Artículo 381

1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

Artículo 382

Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más

gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado.

Artículo 383

El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacentes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Artículo 384

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

Artículo 385

Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- **1.^a** Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
- **2.^a** No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Artículo 385 bis

El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en este Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los artículos 127 y 128.

Artículo 385 ter

En los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

(2)

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (RGCir)

Velocidad

SECCIÓN

1

LÍMITES DE VELOCIDAD

Artículo 45 Adecuación de la velocidad a las circunstancias

Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (artículo 19.1 del texto articulado).

Artículo 46 Moderación de la velocidad. Casos

1. Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

- **a)** Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.
- **b)** Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños.
- **c)** Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.
- **d)** En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.
- **e)** Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.
- **f)** Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada y a ciclos que circulan por ella o por su arcén.
- **g)** Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.
- **h)** Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.

Si las intersecciones están debidamente señalizadas y la visibilidad de la vía es prácticamente nula, la velocidad de los vehículos no deberá exceder de 50 kilómetros por hora.

- **i)** En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.
- **j)** En caso de deslumbramiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 102.3.
- **k)** En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

Artículo 47 Velocidades máximas y mínimas

Los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación y control del tráfico, cuando las condiciones bajo las que se desarrolla la circulación así lo aconsejen, podrá fijar limitaciones de velocidad con carácter temporal mediante la correspondiente señalización circunstancial o variable.

Artículo 48 Velocidades máximas en vías fuera de poblado

1. Las velocidades máximas que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

- **a)** Para automóviles:
 - **1.º** En autopistas y autovías: Turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, 100 kilómetros por hora; camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos, 90 kilómetros por hora; restantes automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.
 - **2.º** En carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles y en el resto de carreteras convencionales, siempre que estas últimas tengan un arcén pavimentado de 1,50 metros o más de anchura, o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación: turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, 90 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque, 80 kilómetros por hora.

○3.º En el resto de las vías fuera de poblado: turismos y motocicletas, 90 kilómetros por hora; autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables, 80 kilómetros por hora; camiones, tractocamiones, furgones, vehículos articulados y automóviles con remolque, 70 kilómetros por hora.

○4.º En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación: vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, 70 kilómetros por hora.

• b) Para los vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas, se reducirá en 10 kilómetros por hora la velocidad máxima fijada en el párrafo a) en función del tipo de vehículo y de la vía por la que circula.

En el supuesto de que en un autobús viajen pasajeros de pie porque así esté autorizado, la velocidad máxima, cualquiera que sea el tipo de vía fuera de poblado, será de 80 kilómetros por hora.

• 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.

○2.º Los restantes vehículos especiales: 40 kilómetros por hora, salvo cuando puedan desarrollar una velocidad superior a los 60 kilómetros por hora en llano con arreglo a sus características, y cumplan las condiciones que se señalan en las normas reguladoras de los vehículos; en tal caso, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

• d) Para vehículos en régimen de transporte especial, la señalada en el anexo III de este reglamento.

• e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadríciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

• f) Los vehículos en los que su conductor circule a pie no sobrepasarán la velocidad del paso humano, y los animales que arrastren un vehículo, la del trote.

• g) Los vehículos a los que, por razones de ensayo o experimentación, les haya sido concedido un permiso especial para ensayos podrán rebasar las velocidades establecidas como máximas en 30 kilómetros por hora, pero sólo dentro del itinerario fijado y en ningún caso cuando circulen por vías urbanas, travesías o por tramos en los que exista señalización específica que limite la velocidad.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.a) y 65.5. c), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 49 Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado

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.

2. Se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación, así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado.

En estos casos los vehículos de acompañamiento deberán llevar en la parte superior las señales V-21 o V-22, según proceda, previstas en el artículo 173.

3. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia.

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 50 Límites de velocidad en vías urbanas y travesías

1. La velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora.

Estos límites podrán ser rebajados 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.

En las mismas condiciones, los límites podrán ser ampliados mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado. En defecto de señalización, la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 kilómetros por hora.

Los autobuses que transporten pasajeros de pie con autorización no podrán superar en ninguna circunstancia la velocidad máxima establecida en el artículo 48.1.b) para los casos contemplados en el párrafo anterior.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 51 Velocidades máximas en adelantamientos

1. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurren por suelo urbano sólo podrán ser rebasadas en 20 kilómetros por hora por

turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que circulen a velocidad inferior a aquéllas (artículo 19.4 del texto articulado).

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo 52 Velocidades prevalentes

1. Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores prevalecerán las que se fijen:

- a) A través de las correspondientes señales.
- b) A determinados conductores en razón a sus circunstancias personales.
- c) A los conductores noveles.
- d) A determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus especiales características o por la naturaleza de su carga.

2. En los supuestos comprendidos en el párrafo b) del apartado anterior y en el artículo 48.1.c) y d), será obligatorio llevar en la parte posterior del vehículo, visible en todo momento, la señal de limitación de velocidad a que se refiere el artículo 173.

3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves o muy graves, según corresponda por el exceso de velocidad, conforme se prevé en los artículos 65.4.c) y 65.5.e), ambos del texto articulado.

SECCIÓN 2

REDUCCIÓN DE VELOCIDAD Y DISTANCIAS ENTRE VEHÍCULOS

Artículo 53 Reducción de velocidad

1. Salvo en caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y estará 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.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme se prevé en el artículo 65.4.c) del texto articulado.

Artículo 54 Distancias entre vehículos

1. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre 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. No obstante, se permitirá a los conductores de bicicletas circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos (artículo 20.2 del texto articulado).

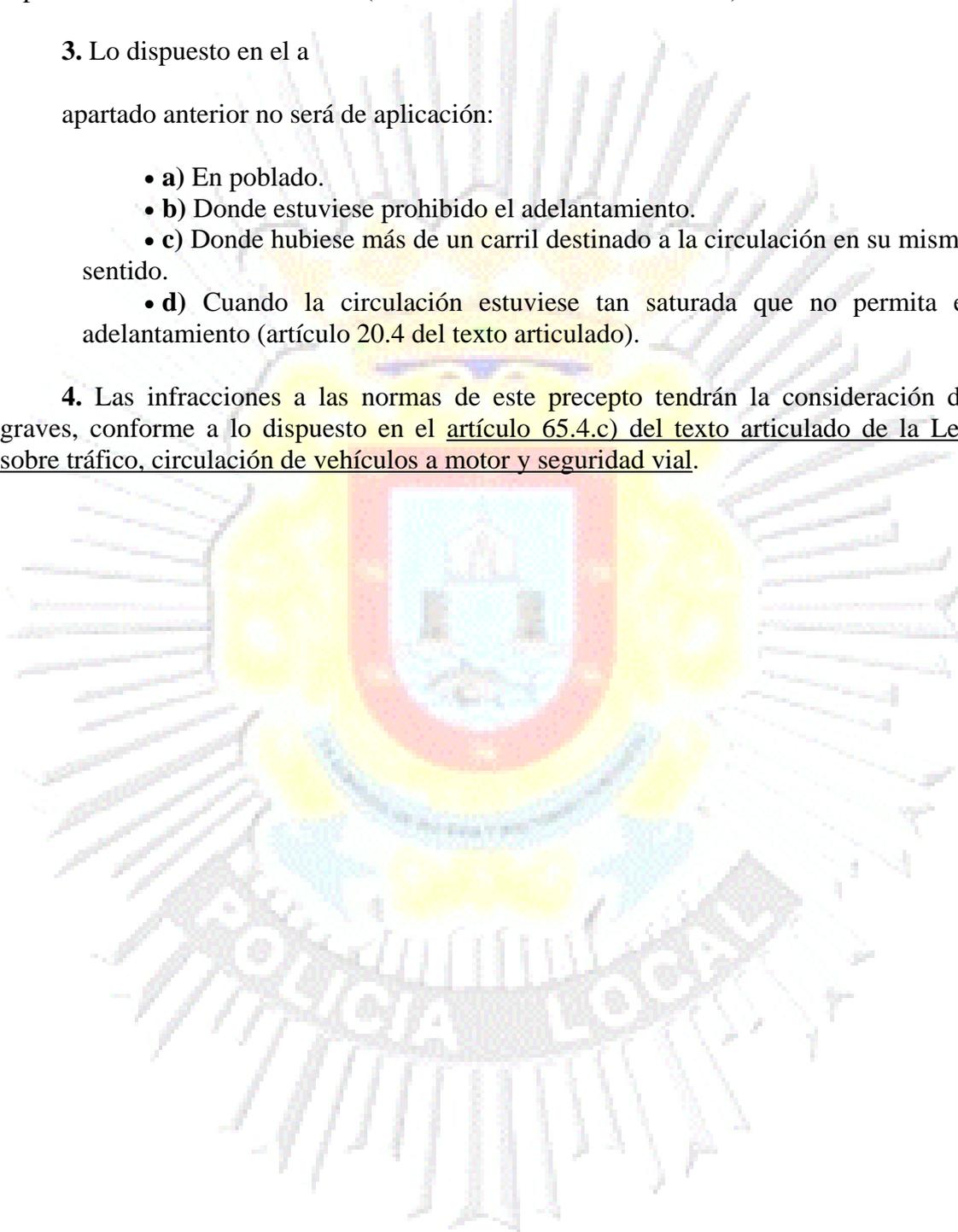
2. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la separación que debe guardar todo conductor de vehículo que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento deberá ser tal que permita al que a su vez le siga adelantarlo con seguridad, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima 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 (artículo 20.3 del texto articulado).

3. Lo dispuesto en el a

apartado anterior no será de aplicación:

- a) En poblado.
- b) Donde estuviese prohibido el adelantamiento.
- c) Donde hubiese más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
- d) Cuando la circulación estuviese tan saturada que no permita el adelantamiento (artículo 20.4 del texto articulado).

4. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves, conforme a lo dispuesto en el artículo 65.4.c) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.



(3)

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.

Artículo 1

2. Se entiende por cinemómetro aquel instrumento o sistema de medida destinado a determinar la velocidad de circulación de vehículos a motor junto con sus dispositivos complementarios destinados a registrar, y conservar los resultados de las medidas efectuadas. Están concebidos bien para funcionar situados en edificios u otras construcciones, postes o pórticos de carretera, bien para hacerlo en soportes provisionales tipo trípode o sobre vehículos terrestres, detenidos o en movimiento, o aéreos, denominados en adelante «cabinas».

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

Por otro lado y a raíz de esta nueva disposición se han producido variaciones a la hora de determinar los EMP, debiendo entenderse por tales como “aquellos valores extremos de un error permitido por especificaciones, reglamentos, etc., para el instrumento de medida considerado”, por tanto resulta preciso conocer los EMP según el tipo de cinemómetro y la concreta circunstancia y situación del mismo, distinguiéndose a dichos efectos entre aquellos cinemómetros que se encuentran en movimiento (móviles) y aquellos que, o bien se encuentran en una instalación permanente (fijos) o bien siendo móviles se encuentran inmóvil durante la operación de registro de la velocidad (estáticos).

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado (FGE) sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

1- Cinemómetros destinados a medir la velocidad instantánea a los que se refiere el Anexo III de esta orden.

Estos cinemómetros están constituidos generalmente por una serie de elementos interconectados entre sí como son: una antena o captador de señal, un sistema fotográfico y una unidad de control que gobierna todo el conjunto.

Como consecuencia de la existencia de la Disposición Transitoria Primera de esta orden es necesario distinguir entre los cinemómetros que han obtenido su aprobación de modelo con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden ITC/3699/2006 y los que han obtenido su “evaluación de conformidad” posteriormente.

1.1- Cinemómetros que han obtenido su “aprobación de modelo” con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden ITC/3699/2006 cuya primera instalación se ha realizado dentro del año inmediatamente anterior a la fecha de la medida y que no han sido sometidos a ninguna modificación o reparación:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 3 km/h para $v \leq 100$ km/h + 3 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 7 km/h para $v \leq 100$ km/h + 7 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 3 km/h o menos 7, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.97 o 0.93, según sea fijo o móvil.

Por ejemplo: si la lectura del instrumento es 200 km/h y el radar es fijo la operación será la siguiente: $200 \times 0.97 = 194$.

1.2- Cinemómetros que han obtenido su “aprobación de modelo” con posterioridad a la entrada en vigor de la Orden ITC/3699/2006 cuya primera instalación se ha realizado dentro del año inmediatamente anterior a la fecha de la medida y que no han sido sometidos a ninguna modificación o reparación:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 3 km/h para $v \leq 100$ km/h + 3 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 5 km/h para $v \leq 100$ km/h + 5 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 3 km/h o menos 5, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.97 o 0.95, según sea fijo o móvil.

1.3- Cinemómetros con “aprobación o examen de modelo” dependiendo de la fecha de su puesta de servicio.

1.3.1- Si el cinemómetro se ha puesto en servicio antes del 7 de diciembre de 2006 y está funcionando al amparo de certificaciones de verificación después de reparación o modificación o verificación periódica, emitidas hasta el 3 de diciembre de 2010.

1.3.1.1- Certificado (de ensayos) de verificación después de reparación o modificación:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 3 km/h para $v \leq 100$ km/h + 3 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 7 km/h para $v \leq 100$ km/h + 7 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 3 km/h o menos 7, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.97 o 0.93, según sea fijo o móvil.

1.3.1.2- Certificado (de ensayos) de verificación periódica:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 5 km/h para $v \leq 100$ km/h + 5 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 10 km/h para $v \leq 100$ km/h + 10 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 5 km/h o menos 10, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.95 o 0.90, según sea fijo o móvil.

1.3.2- Si el cinemómetro se ha puesto en servicio a partir del 7 de diciembre de 2006 y está funcionando al amparo de certificaciones de verificación después de reparación o modificación o verificación periódica, emitidas antes del 4 de diciembre de 2010.

1.3.2.1- Certificado (de ensayos) de verificación después de reparación o modificación:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 3 km/h para $v \leq 100$ km/h + 3 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 5 km/h para $v \leq 100$ km/h + 5 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 3 km/h o menos 5, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.97 o 0.95, según sea fijo o móvil.

1.3.2.2- Certificado (de ensayos) de verificación periódica:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 4 km/h para $v \leq 100$ km/h + 4 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 7 km/h para $v \leq 100$ km/h + 7 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 4 km/h o menos 7, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.96 o 0.93, según sea fijo o móvil.

1.3.3- Si el cinemómetro se ha puesto en servicio a partir del 7 de diciembre de 2006 y está funcionando al amparo de certificaciones de verificación después de reparación o modificación o verificación periódica, emitidas a partir del 4 de diciembre de 2010.

1.3.3.1- Certificado (de ensayos) de verificación después de reparación o modificación:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 4 km/h para $v \leq 100$ km/h + 4 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 6 km/h para $v \leq 100$ km/h + 6 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 4 km/h o menos 6, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.96 o 0.94, según sea fijo o móvil.

1.3.3.2- Certificado (de ensayos) de verificación periódica:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Instalación fija o estática	+ 5 km/h para $v \leq 100$ km/h + 5 % para $v > 100$ km/h.
Cinemómetro móvil	+ 7 km/h para $v \leq 100$ km/h + 7 % para $v > 100$ km/h.

- Si la lectura del instrumento resulta menor o igual que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 5 km/h o menos 7, según sea fijo o móvil.

- Si la lectura del instrumento resulta mayor que 100 km/h se puede garantizar que la velocidad real del vehículo controlado es de, al menos, el valor de lectura obtenida multiplicado por 0.95 o 0.93, según sea fijo o móvil.

1.2- Cinemómetros de Aeronaves:

Son instrumentos que miden velocidad de circulación de los vehículos a motor, desde aeronaves en vuelo, en posición estática o en movimiento respecto a tierra.

El modo de operación o funcionamiento es el siguiente:

- A- Localización del vehículo y objetivo.
- B- Seguimiento del vehículo mediante sistemas electrónicos (denominados Autotraker y Geotracking).
- C- Determinación de la velocidad del vehículo en los siguientes pasos:
 - a- Determinación de la latitud y longitud de un vehículo en movimiento, en un tiempo t1, referenciada a las coordenadas de posición de la aeronave en ese momento.
 - b- Determinación de la latitud y longitud del mismo vehículo en el tiempo t2.
 - c- Medida del tiempo transcurrido entre t1 y t2.
 - d- Diferencia entre las posiciones georeferenciadas (t1-t2).
 - e- Cálculo de la velocidad a partir de las posiciones y tiempo transcurrido.

En este caso los EMP serían los siguientes:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Aeronaves	+ 10 % velocidad

1.3 Cinemómetros de tramos.

Son instrumentos que miden la velocidad media de circulación de vehículos a motor, en tramos de distancias conocidas desde instalaciones estáticas. Están formados generalmente por cámaras de vídeo para el visionado y captación de matriculas de los vehículos objetos de la medición. Las cámaras están asociadas a relojes para determinar la hora de paso del vehículo por el punto.

Actúan generalmente por parejas, una cámara de inicio y otra al final del tramo, pero pueden trabajar también en grupos, uno al inicio y otro al final del tramo, si así se requiere como consecuencia de la existencia de más de un carril del mismo sentido en el tramo. En este caso una cámara lee la hora de inicio del tramo y otra lo hace al final con independencia de los posibles cambios de carril del vehículo.

Las cámaras actúan por parejas o por grupos de forma sincronizada, con relojes que determinan el instante en que se empieza y termina de medir el tiempo que tarda el vehículo en recorrer el tramo. La sincronización de los relojes se puede realizar por diversos métodos, ya sea utilizando un único reloj para todas las cámaras, ya sea sincronizando varios relojes mediante la utilización de uno como principal y la del resto como secundarios que se actualizan al registro del principal. La distancia utilizada para el cálculo de la velocidad es constante e independiente de los posibles cambios de carril

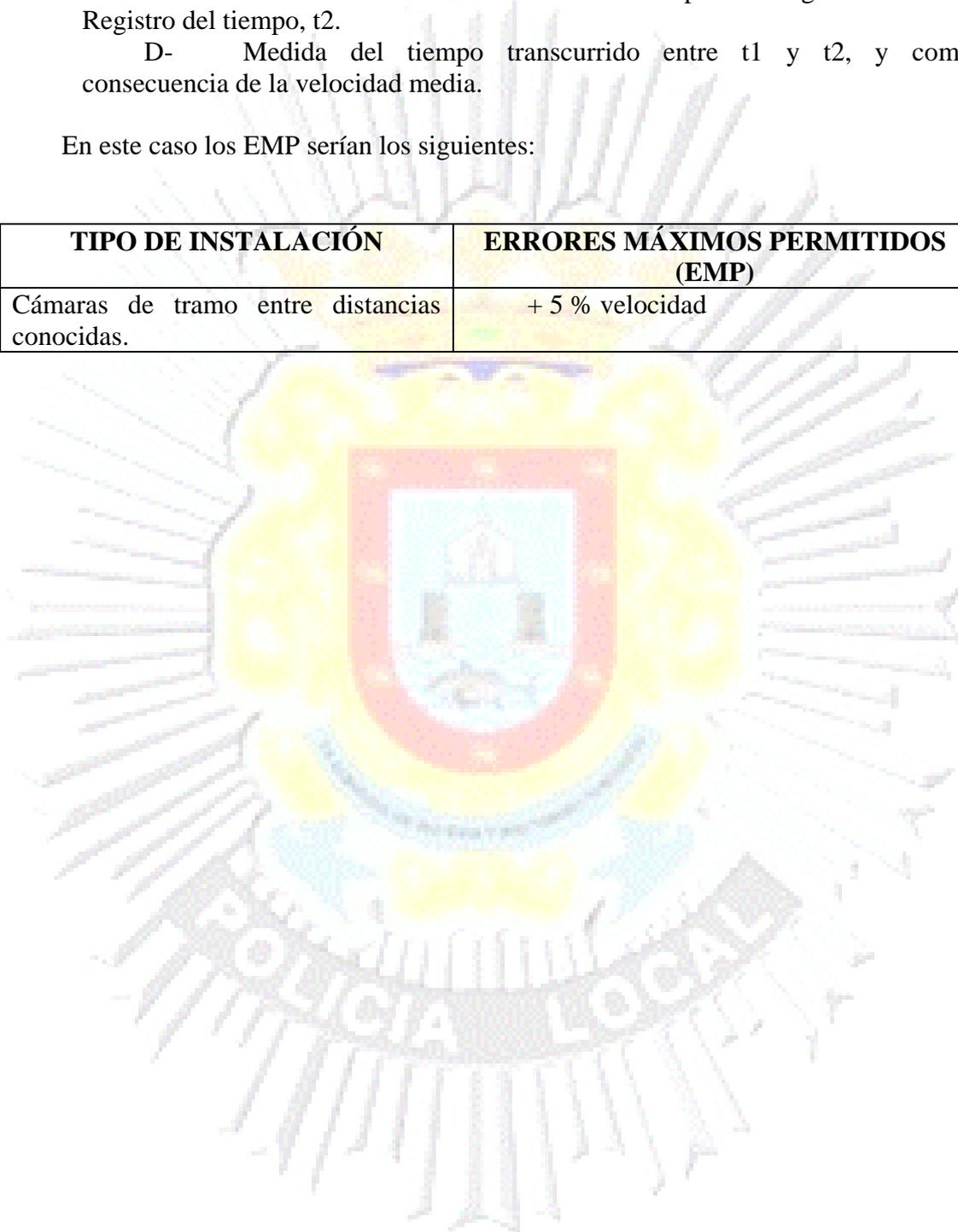
del vehículo utilizándose siempre la mínima posible a fin de utilizar la hipótesis más favorable al conductor.

El modo de operación o funcionamiento es el siguiente:

- A- Localización e identificación de la matrícula del vehículo y objetivo por la primera cámara. Registro del tiempo, t1.
- B- Desplazamiento del vehículo a lo largo del tramo a medir.
- C- Identificación del vehículo anterior por la segunda cámara. Registro del tiempo, t2.
- D- Medida del tiempo transcurrido entre t1 y t2, y como consecuencia de la velocidad media.

En este caso los EMP serían los siguientes:

TIPO DE INSTALACIÓN	ERRORES MÁXIMOS PERMITIDOS (EMP)
Cámaras de tramo entre distancias conocidas.	+ 5 % velocidad



(4)

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 (LSV).

ANEXO I

65. Travesía. Es el tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano.

77. Vía urbana. Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

(5)

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

Las travesías, de conformidad con el apartado 77 de la LSV, se reputarán vías interurbanas pero excepcionalmente, en casos de clara conflictividad viaria y peatonal, podrán proponer la aplicación de los límites de velocidad de las vías urbanas (pag. 11).

En caso de duda se actuará pro reo y se considerará como interurbana.



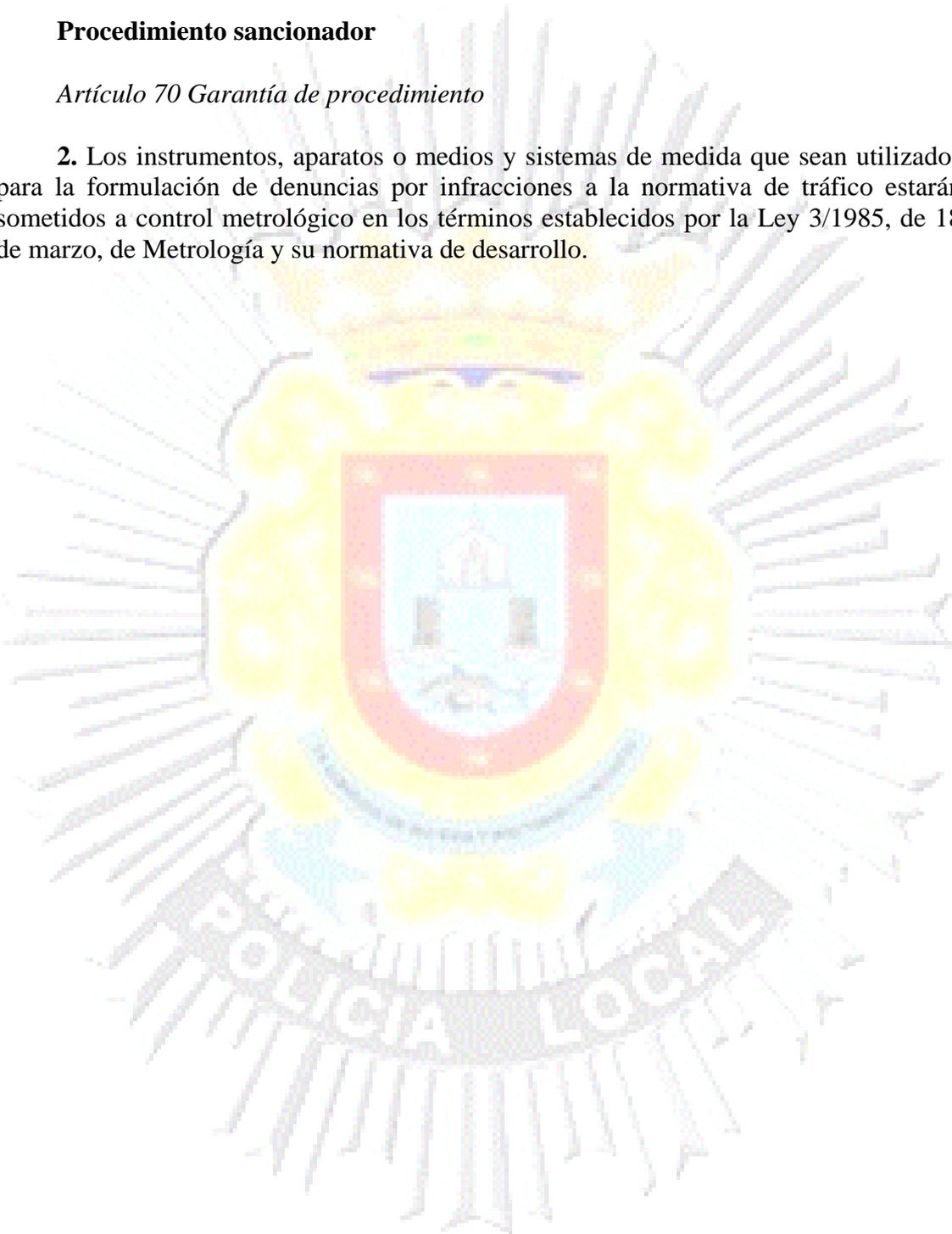
(6)

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.

Procedimiento sancionador

Artículo 70 Garantía de procedimiento

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 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.



(7)

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.

ANEXO IV

Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad

Infracción sobre exceso de velocidad captado por cinemómetro

LIMITE		30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	MULTA	PUNTOS
EXCESO VELOCIDAD	GRAVE	31	41	51	61	71	81	91	101	111	121	100	-
		50	60	70	90	100	110	120	130	140	150		
		51	61	71	91	101	111	121	131	141	151	300	2
		60	70	80	110	120	130	140	150	160	170		
		61	71	81	111	121	131	141	151	161	171	400	4
		70	80	90	120	130	140	150	160	170	180		
		71	81	91	121	131	141	151	161	171	181	500	6
		80	90	100	130	140	150	160	170	180	190		
MUY GRAVE	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	600	6	

E

n
los
tra
mo
s
de
aut

ovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h, los excesos de velocidad se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

Como se observa que expresa claramente que la infracción se aplica sobre la captada por el cinemómetro. Así pues, en el ámbito sancionador administrativo, no cabe descontar los márgenes de error, puesto que el propio cuadro atiende a los excesos de velocidad captados por el radar y no a la velocidad real, que es la exigida en el CP.

(8)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

Una vez identificado el titular (o arrendatario) será preciso, a través de las correspondientes diligencias, determinar la identidad del conductor autor del delito, diligencias entre las que, con carácter prioritario, se encuentra la declaración del propio titular, el cual en términos generales comparecerá como imputado si de un vehículo particular se trata y ello porque la titularidad del vehículo, al menos inicial e indiciariamente, ya permite atribuirle la autoría.

En caso de tratarse de un vehículo propiedad de una empresa se podrá llegar al conocimiento del conductor habitual a través de la declaración efectuada, normalmente en calidad de testigo por el titular no conductor al no existir los indicios antes referidos o, en su caso de haberse comunicado debidamente, a través del Registro de Vehículos.

La negativa a identificar a un conductor responsable de un exceso de velocidad constitutivo de delito no puede conllevar sanción administrativa, siendo así siempre y cuando el exceso no es constitutivo de delito.

En cuanto a una posible responsabilidad penal, tampoco existiría cuando el declarante lo hace en calidad de imputado y ello porque se encuentra amparado por el derecho de defensa que se consagra en el art. 24.2 CE y que se concreta, en lo que a la declaración en calidad de imputado se refiere, en el art. 775 LECrim en relación al 520.2 del mismo texto legal, disponiendo este último, en su apartado a, que el imputado tendrá derecho a guardar silencio no declarando si no quiere y a no contestar alguna de las preguntas que se le formulen.

Por tanto, al inicialmente imputado de un delito del art. 379.1 CP (por otro lado, como de cualquier otro delito) mal cabría atribuirle responsabilidad penal por su falta de cooperación con la administración de justicia, cuando, precisamente, al guardar silencio o al no contestar la concreta pregunta de quien era el conductor que cometió el delito inicialmente a el imputado, esta ejerciendo un derecho constitucional.

A conclusión distinta habría que llegar, si a la persona citada se le toma declaración en calidad de testigo y el mismo falta a la verdad en su testimonio o silencia hechos o datos relevantes que le fueran conocidos, ya que en este caso podría llegar a imputársele en delito del art. 458 CP o en su caso del art. 460 de dicho texto legal: ello siempre y cuando no estuviera vinculado con el autor de los hechos por alguna de las relaciones de parentesco que recoge el art. 261 de la LECrim (1- El cónyuge del delincuente. 2- Los ascendientes y descendientes consanguíneos o afines del delincuente y sus colaterales consanguíneos o uterinos y afines hasta el segundo grado inclusive. 3- Los hijos naturales respecto de la madre en todo caso, y respecto del padre cuando estuvieren reconocidos, así como la madre y el padre en iguales casos.), dado que en ese caso están exentos de la obligación de denunciar.

(9)

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo

Normas sobre bebidas alcohólicas

Artículo 20 Tasas de alcohol en sangre y aire espirado

No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

Cuando se trate de vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales, los conductores no podrán hacerlo 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 conductores de cualquier vehículo no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0,3 gramos por litro ni de alcohol en aire espirado de 0,15 miligramos por litro durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir.

A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.

Artículo 21 Investigación de la alcoholemia. Personas obligadas

Todos los conductores de vehículos y de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (artículo 12.2, párrafo primero, del texto articulado).

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- **a)** A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- **b)** A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- **c)** A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.

- **d)** A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 22 Pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado

1. Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se practicarán por los agentes encargados de la vigilancia de tráfico y consistirán, normalmente, en la verificación del aire espirado mediante etilómetros que, oficialmente autorizados, determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica de los interesados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

2. Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del centro médico al que fuesen evacuados decidirá las que se hayan de realizar.

Artículo 23 Práctica de las pruebas

1. Si el resultado de la prueba practicada diera un grado de impregnación alcohólica superior a 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre o a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, o al previsto para determinados conductores en el artículo 20 o, aun sin alcanzar estos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía y a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informarle previamente.

2. De la misma forma advertirá a la persona sometida a examen del derecho que tiene a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y de la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

3. Igualmente, le informará del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.

4. En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos. Si el personal facultativo del centro apreciara que las pruebas solicitadas por el interesado son las adecuadas, adoptará las medidas tendentes a cumplir lo dispuesto en el artículo 26.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; será a cargo de los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de

Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el depósito en este último caso.

Artículo 24 Diligencias del agente de la autoridad

Si el resultado de la segunda prueba practicada por el agente, o el de los análisis efectuados a instancia del interesado, fuera positivo, o cuando el que condujese un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, el agente de la autoridad, además de ajustarse, en todo caso, a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, deberá:

- a) Describir con precisión, en el boletín de denuncia o en el atestado de las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de detección alcohólica, haciendo constar los datos necesarios para la identificación del instrumento o instrumentos de detección empleados, cuyas características genéricas también detallará.
- b) Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica por el aire espirado mediante análisis adecuados, y acreditar en las diligencias las pruebas o análisis practicados en el centro sanitario al que fue trasladado el interesado.
- c) Conducir al sometido a examen, o al que se negase a someterse a las pruebas de detección alcohólica, en los supuestos en que los hechos revistan caracteres delictivos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, al juzgado correspondiente a los efectos que procedan.

Artículo 25 Inmovilización del vehículo

1. En el supuesto de que el resultado de las pruebas y de los análisis, en su caso, fuera positivo, el agente podrá proceder, además, a la inmediata inmovilización del vehículo, mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación, a no ser que pueda hacerse cargo de su conducción otra persona debidamente habilitada, y proveerá cuanto fuese necesario en orden a la seguridad de la circulación, la de las personas transportadas en general, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos, la del propio vehículo y la de su carga.

2. También podrá inmovilizarse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detección alcohólica (artículo 70, in fine, del texto articulado).

3. Salvo en los casos en que la autoridad judicial hubiera ordenado su depósito o intervención, en los cuales se estará a lo dispuesto por dicha autoridad, la inmovilización del vehículo se dejará sin efecto tan pronto como desaparezca la causa que la motivó o pueda sustituir al conductor otro habilitado para ello que ofrezca garantía suficiente a los agentes de la autoridad y cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

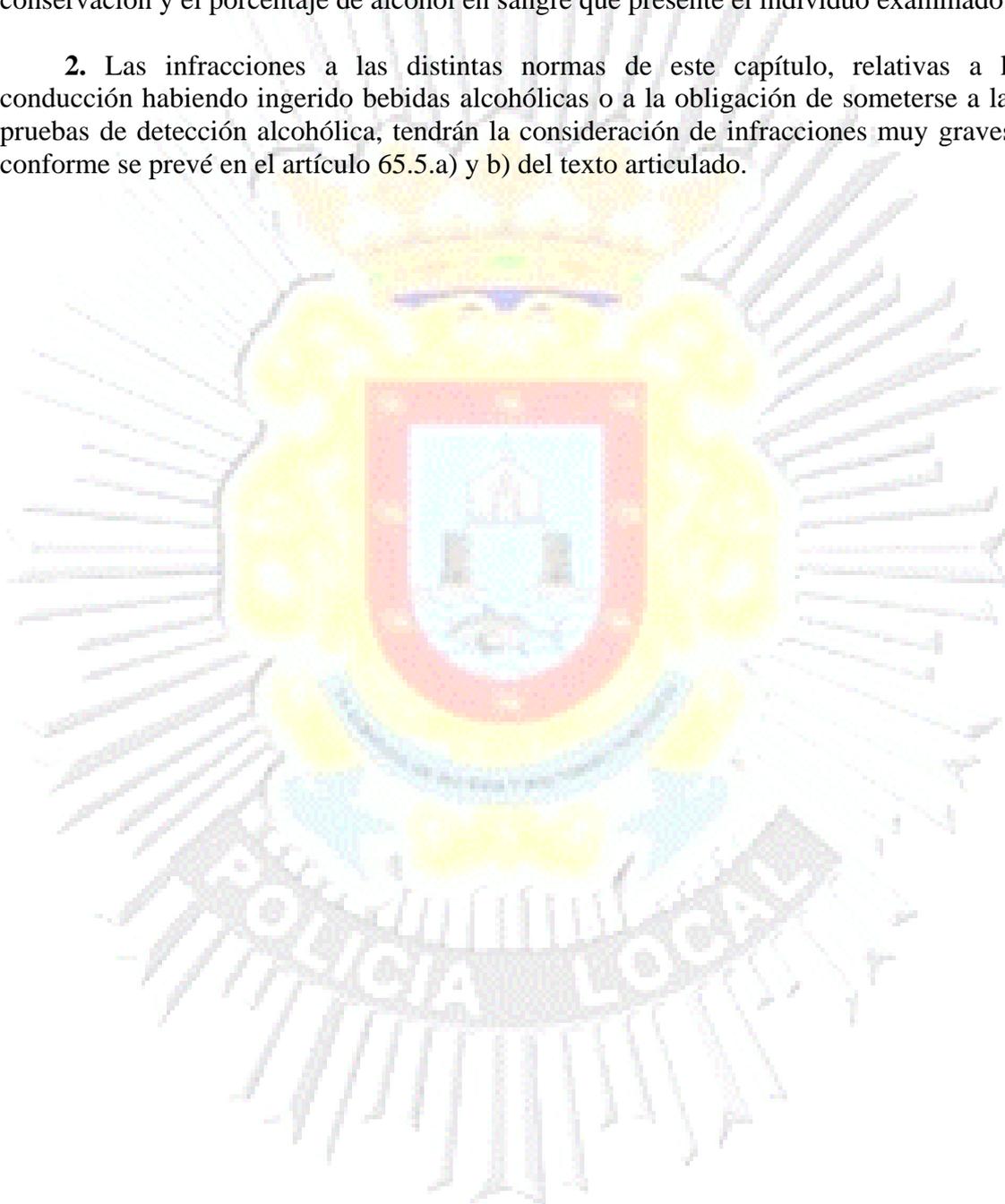
4. Los gastos que pudieran ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 26 Obligaciones del personal sanitario

1. El personal sanitario vendrá obligado, en todo caso, a proceder a la obtención de muestras y remitirlas al laboratorio correspondiente, y a dar cuenta, del resultado de las pruebas que se realicen, a la autoridad judicial, a los órganos periféricos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y, cuando proceda, a las autoridades municipales competentes (artículo 12.2, párrafo tercero, del texto articulado).

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades u órganos figurarán, en su caso, el sistema empleado en la investigación de la alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

2. Las infracciones a las distintas normas de este capítulo, relativas a la conducción habiendo ingerido bebidas alcohólicas o a la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohólica, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.

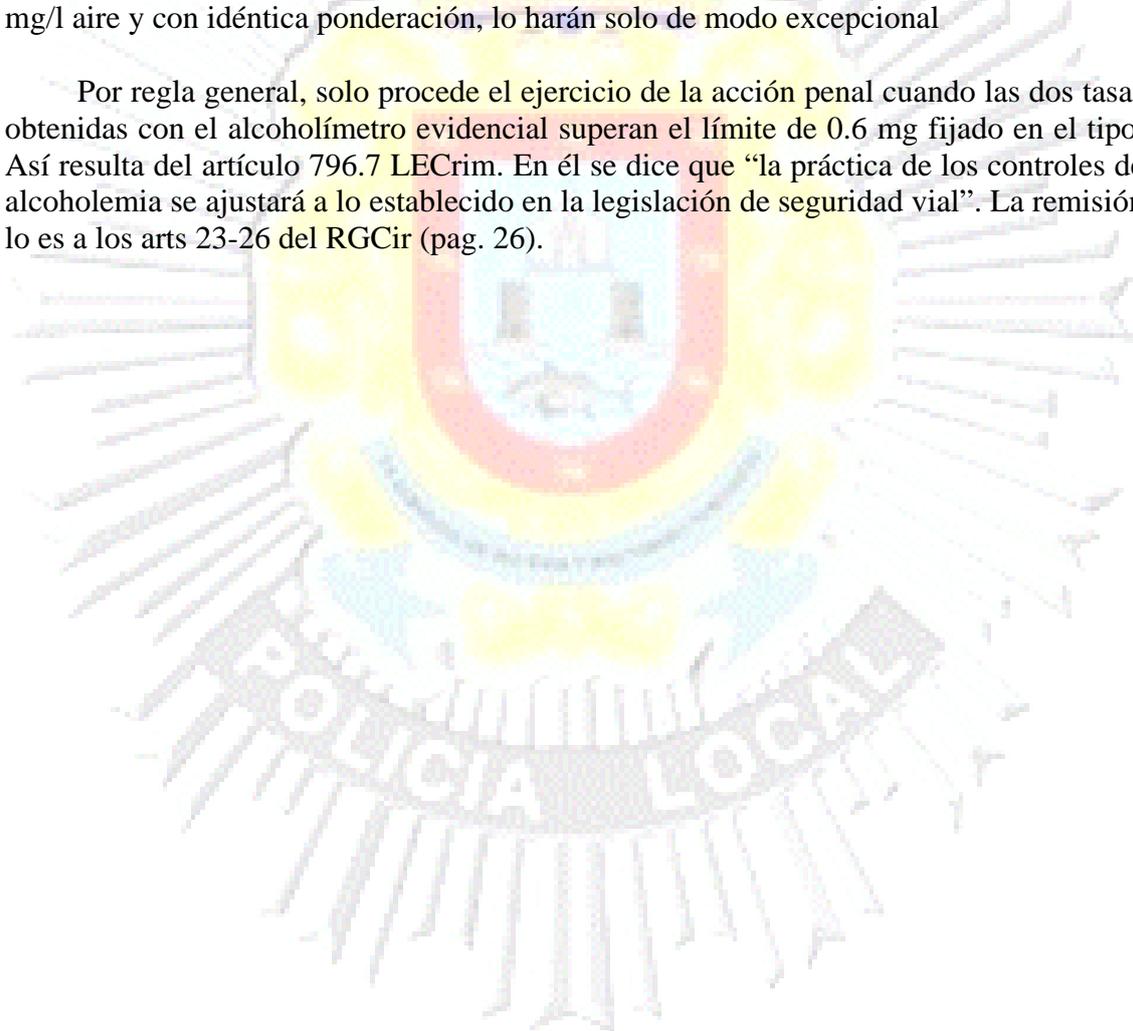


(10)

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

Por todo ello, los Sres. Fiscales formularán sus escritos de acusación con la mera constancia de la concurrencia en el conductor de la tasa objetivada en el tipo del art. 379.2 inciso 2 CP, superior a 0.6 mg de alcohol por litro de aire espirado o 1.2 gramos por litro de sangre. Si las pruebas para la detección de alcohol detectasen el consumo, pero arrojasen un resultado inferior a la tasa objetivada, serán de aplicación los criterios de la Instrucción 3/2006 FGE. Así, por encima de la tasa de 0.4 mg de alcohol en aire espirado, se ejercerá normalmente la acción penal en función de los signos de embriaguez concurrentes y de las anomalías en la conducción. Aun cuando éstas últimas no concurrieran, podrá ejercitarse la acción penal en los casos de claros signos o síntomas, siempre con una adecuada valoración de las circunstancias. Por debajo de 0.4 mg/l aire y con idéntica ponderación, lo harán solo de modo excepcional

Por regla general, solo procede el ejercicio de la acción penal cuando las dos tasas obtenidas con el alcoholímetro evidencial superan el límite de 0.6 mg fijado en el tipo. Así resulta del artículo 796.7 LECrim. En él se dice que “la práctica de los controles de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial”. La remisión lo es a los arts 23-26 del RGCir (pag. 26).



(11)

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

Con todo rigor debe cumplirse la normativa recogida en los preceptos antes citados de la Ley de Metrología y de su Reglamento en relación a la homologación, las revisiones, la cualificación técnica de los aparatos y el margen de error normativo (EMP). Es de específica aplicación la OM/ITC/3707/2006 de 22 de noviembre. Los atestados contendrán los documentos y datos precisos para realizar los cálculos de error. Se adjunta a estos efectos, un cuadro con las especificaciones oportunas.

Las pruebas de alcoholemia se ha de realizar con los etilómetros evidenciales oficialmente aprobados, siendo indispensable la incorporación al procedimiento de los correspondientes certificados de verificación a los efectos de comprobar los EMP citados.

De acuerdo con lo dispuesto en dicha Orden cabe distinguir diferentes supuestos:

1- *Etilómetros nuevos y que no han sufrido reparación o modificación en su primer año en servicio.* Los errores, desviaciones típicas y máximos permitidos están establecidos en el Anexo II de la Orden Ministerial, que remite a la Recomendación Internacional OIML R 126. Son los siguientes:

- Para concentraciones < 0.400 mg/l; EMP= 0.020 mg/l. Significa que si la lectura del instrumento declarado conforme resulta menor que 0.400 mg/l se puede garantizar que la concentración real de alcohol en el aire espirado por el sujeto sometido al control de alcoholemia es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 0.020 mg/l.
- Para concentraciones ≥ 0.400 mg/l y ≤ 2 mg/l; EMP= 5 % del valor de la concentración. Por ello si la lectura del instrumento declarado conforme resulta mayor o igual que 0.400 mg/l y menor o igual que 2 mg/l, se puede garantizar que la concentración real de alcohol en el aire espirado por el sujeto sometido al control de alcoholemia es de, al menos, el resultado de multiplicar 0.95 por el valor de lectura obtenido. Por ejemplo: si la tasa de alcohol es de 1 mg la operación será la siguiente, $1 \times 0.95 = 0.95$ mg.
- Para concentraciones > 2 mg/l; EMP= 20 % del valor de la concentración; $s < 6\%$. Supone que si la lectura del instrumento declarado conforme resulta mayor que 2 mg/l se puede garantizar que la concentración real de alcohol en el aire espirado por el sujeto sometido al control de alcoholemia es de, al menos, el resultado de multiplicar 0.8 el valor de lectura obtenido.

2- *Etilómetros que llevan más de un año en servicio y/o han sido reparados o modificados.* En este caso los errores máximos permitidos están establecidos en el Anexo II de la Orden Ministerial y son los siguientes:

- Para concentraciones ≤ 0.400 mg/l; EMP= 0.030 mg/l. significa que si la lectura del instrumento declarado conforme resulta menor o igual que

0.400 mg/l se puede garantizar que la concentración real de alcohol en el aire espirado por el sujeto sometido al control de alcoholemia es de, al menos, el valor de lectura obtenido menos 0.03 mg/l.

- Para concentraciones > 0.400 mg/l y ≤ 1 mg/l; EMP= 7.5 % del valor de la concentración, lo cual implica que si la lectura del instrumento declarado conforme resulta mayor que 0.400 mg/l y menor o igual que 1 mg/l se puede garantizar que la concentración real de alcoholemia es de, al menos, el resultado de multiplicar 0.925 por el valor de lectura obtenido.
- Para concentraciones > 1 mg/l; EMP= 20 % del valor de la concentración; $s < 1.75$ %. La conclusión es que si la lectura del instrumento declarado conforme resulta mayor que 1 mg/l se puede garantizar que la concentración real de alcohol en el aire espirado por el sujeto sometido al control de alcoholemia es de, al menos, el resultado de multiplicar 0.8 por el valor de lectura obtenido.

En todo caso será necesario incorporar al atestado el acta de sintomatología externa y los datos obrantes sobre el modo de conducir, aún cuando el tipo penal no exija signos ni otros requisitos adicionales a la tasa objetivada. Las razones son que en los casos en que no sea posible acreditar la comisión del delito del art. 379.2 inciso 2 (tasa superior a 0.60 mg), podrían existir pruebas de la presencia del regulado en el art. 379.2 inciso 1 CP. Aun habiendo prueba de la tasa penal, nada se opone a que la individualización de la pena se funde en la entidad de los signos y maniobras concurrentes.

En resumen, los Sres. Fiscales darán instrucciones a la Policía Judicial de Tráfico (13) para que se una al atestado la documentación expresiva del ajuste del aparato a la normativa metrológica y en concreto de la que permita calcular el error normativo. De ser imposible su aportación tras los oportunos esfuerzos, aplicarán el margen máximo contemplado en la norma. Al atestado se incorporará el acta de síntomas externos y, en su caso, los datos pertinentes sobre maniobras irregulares (pag. 28 y 29).

(12)

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

Artículo 1 Ámbito de aplicación

1. Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán 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 de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

2. En concreto, tales preceptos serán aplicables:

- a) A los titulares de las vías públicas o privadas, comprendidas en el párrafo c), y a sus usuarios, ya lo sean en concepto de titulares, propietarios, conductores u ocupantes de vehículos o en concepto de peatones, y tanto si circulan individualmente como en grupo.

Asimismo, son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, resulten afectadas por dichos preceptos.

- b) A los animales sueltos o en rebaño y a los vehículos de cualquier clase que, estáticos o en movimiento, se encuentren incorporados al tráfico en las vías comprendidas en el primer inciso del párrafo c).
- c) A las autopistas, autovías, carreteras convencionales, a las áreas y zonas de descanso y de servicio, sitas y afectas a dichas vías, calzadas de servicio y a las zonas de parada o estacionamiento de cualquier clase de vehículos; a las travesías, a las plazas, calles o vías urbanas; a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas.

No serán aplicables los preceptos mencionados a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes.

3. El desplazamiento ocasional de vehículos por terrenos o zonas de uso común no aptos para la circulación, por tratarse de lugares no destinados al tráfico, quedará sometido a las normas contenidas en el título I y en el capítulo X del título II de este reglamento, en cuanto sean aplicables, y a lo dispuesto en la regulación vigente sobre

conductores y vehículos, respecto del régimen de autorización administrativa previa, previsto en el título IV del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con objeto de garantizar la aptitud de los conductores para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible.

4. En defecto de otras normas, los titulares de vías o terrenos privados no abiertos al uso público, situados en urbanizaciones, hoteles, clubes y otros lugares de recreo, podrán regular, dentro de sus respectivas vías o recintos, la circulación exclusiva de los propios titulares o sus clientes cuando constituyan una colectividad indeterminada de personas, siempre que lo hagan de manera que no desvirtúen las normas de este reglamento, ni induzcan a confusión con ellas.

La denuncia administrativa solo se aplicará en las vías descritas en el art 1.2.c párrafo primero. Sin embargo, desde la perspectiva penal, no distingue si el delito se comete en zona pública o privada, por lo que, el ámbito penal podría ser aplicado en todas las vías descritas en el artículo anterior.



(13)

La Policía Judicial de Tráfico viene primeramente encomendada según los art. 282 y ss LECrim a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, concretamente al personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes (Guardia Civil). No obstante y de conformidad con el art 547 LOPJ incluye a las Policías Autonómicas y a las Policías Locales, actuando todos ellos en la investigación de los delitos de tráfico bajo la dirección de los Juzgados y Tribunales y del Ministerio Fiscal (art. 550 LOPJ).



(14)

Protocolos a seguir por los agentes para la toma de muestra de sangre y orina.

PROTOCOLO DE ACTUACIÓN EN MATERIA DE DETECCIÓN DE ALCOHOL, DROGAS Y OTRAS SUSTANCIAS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.

1. Origen de la actuación

1.- El personal sanitario de las Unidades de Cuidados Críticos y Urgencias de los Centros Hospitalarios, deberá practicar las pruebas que se recogen en los siguientes apartados, a requerimiento de la autoridad judicial, a requerimiento de agentes de cuerpos policiales (en esta materia agentes de la Guardia Civil de Tráfico y Policía Local) previo consentimiento del paciente, o a petición del propio interesado.

2.- Teniendo en cuenta que la efectividad de estos análisis dependen, muy especialmente, del tiempo de presencia del alcohol y otros tóxicos en sangre, el personal sanitario dará preferencia en Urgencias a esta intervención salvo supuestos de mayor gravedad.

3.- Cuando la actuación tenga como origen una orden judicial, se estará al contenido de lo dispuesto en la resolución judicial que así lo ordene.

4.- Cuando la actuación tenga su origen en el requerimiento de los agentes de tráfico, el personal facultativo procederá a registrar en la historia clínica el motivo de la petición.

En la historia de Salud Digital se recogerá la exploración del paciente (ya sea conductor, acompañante o viandante), de cara a cumplir con los aspectos legales:

A) – Anamnesis

- Antecedentes personales relacionados con hábitos de consumo de alcohol.

B) – Exploración física

- Inspección
 - a. Constitución física
 - b. Lesiones externas
 - c. Facies
 - Palidez
 - Enrojecimiento
 - d. Fetor
 - Etílico
 - Otro tipo
 - e. Estado pupilar
- Examen neumológico
 - f. Visión
 - g. Audición
 - h. Comunicación verbal (forma de lenguaje)

- i. Coordinación motora
- j. Funciones cerebrales superiores
 - Memoria
 - Atención
 - Aturdimiento
 - Deshibición
 - Labilidad emocional
 - Tristeza, exaltación, euforia, agresividad

C) – Alcoholemia: extracción de muestras de sangre para su remisión al laboratorio correspondiente.

D) – Drogas y otros tóxicos: las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis de sangre que el personal facultativo del Centro sanitario al que sea trasladado aquélla, estimen más adecuados.

5.- Cuando la actuación tenga su origen a petición del propio ciudadano, se trata de pruebas de contraste, sobre la ya realizada por los agentes o por personal sanitario, ya sea sobre alcohol o sobre drogas y otros tóxicos, debiendo practicarse extracción de muestras de sangre para su remisión al laboratorio homologado correspondiente.

6.- Cuando las personas obligadas sufrieran lesiones, dolencias o enfermedades cuya gravedad impida la práctica de las pruebas, el personal facultativo del Centro Médico al que fueran evacuados decidirá las que se hayan de realizar. En todo caso se incluirá la descripción de los síntomas externos que presente el paciente, así como la intensidad o relevancia de las mismas, como se indica en el apartado 4.

2. Obtención de la muestra

1.- Se realizará la extracción de dos muestras de sangre de 5 ml. preferentemente en tubos con fluoruro sódico (usados normalmente para las curvas de glucemia). Si no se dispone de este tipo de tubo se puede utilizar, alternativamente, tubos con EDTA tripotásico (de uso normal para los hemogramas).

2.- La limpieza de la zona de venopunción nunca se realizará con alcohol, o con sustancias o medios que la contengan, pudiendo emplearse agua y jabón, cloruro de benzalconio, solución de povidona yodada o cualquier otro desinfectante, pero dejando secar previamente.

3.- Los DUE procederán al etiquetado de las muestras, de acuerdo con el sistema habitual del servicio de Extracción y Toma de Muestras. La etiqueta abarcará un tramo del envase y otro del tapón, colocada de tal modo que si alguien intentase abrir el envase la etiqueta se rompiera. Esta se registrará en el impreso para toma de muestras y posterior determinación de alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos y otras sustancias análogas (Anexo I).

3. Entrega y conservación

Una vez registrados los datos, el DUE procederá a la remisión de las mismas por el sistema que tenga al uso el centro hospitalario, siempre manteniendo la cadena de frío y custodia, al Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses de Sevilla o

laboratorios homologados correspondientes para que procedan a realizar los análisis pertinentes y remitir los resultados a los órganos judiciales o administrativos correspondientes (Sevilla).

4. Registro

El Anexo I adjunto es el establecido como documento a cumplimentar para el control de la toma de muestras y posterior determinación de alcoholemia, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas. En él figura la totalidad de los datos requeridos para este tipo de actuación.

5. Consentimiento expreso

a) Si el paciente está consciente:

En todo caso es imprescindible el previo consentimiento expreso del paciente, quedando debidamente documentado. Caso de negativa del paciente será necesaria orden judicial.

b) Si el paciente no está consciente o está lesionado y requiere atención sanitaria:

No puede realizarse extracción de sangre con la finalidad exclusiva de prueba, salvo orden judicial que así lo disponga.

Si se ha realizado una extracción de sangre con finalidad terapéutica y el paciente no ha prestado su consentimiento para que sobre ella se realice la prueba, o no puede prestarlo por su situación, cuidará el personal sanitario de conservar, a disposición del Juez competente, cantidad suficiente para realizar las pruebas si éste lo ordenare, lo que se hará constar expresamente en el parte de asistencia que se remita al Juzgado de Guardia, señalando que conservará la muestra a disposición del Juzgado durante 72 h.

ANEXO I

	HOSPITAL
HOJA DE REGISTRO EXTRACCION DE MUESTRAS DE SANGRE PARA PRUEBAS DE ALCOHOL Y/O DROGAS	ETIQUETA IDENTIFICATIVA
D..... de años de edad y DNI/NIE nº....., habiendo sido informado de la técnica y procedimiento de extracción sanguínea para determinación de alcohol y/o drogas, así como de la finalidad y destino de la muestra dice: <input type="checkbox"/> SI da su consentimiento para la extracción. <input type="checkbox"/> NO da su consentimiento para la extracción. EL/LA DUE EL PACIENTE Fdo: Fdo: Nombre: Nombre: DNI. DNI.	
<input type="checkbox"/> Extracción por Orden Judicial. Juzgado:..... <input type="checkbox"/> Extracción con finalidad terapéutica, conservando muestra a disposición del Juzgado.	
CADENA DE CUSTODIA	
Se realiza la extracción a las horas del día....., por el/la DUE que suscribe, siguiendo el procedimiento establecido, empleando..... para la desinfección. La (s) muestra (s): <input type="checkbox"/> Se remiten al Instituto Nacional de Toxicología, Sevilla. <input type="checkbox"/> Se envía a la Unidad de Laboratorios. <input type="checkbox"/> Se entrega a Agente de la Autoridad.	
El/la DUE que suscribe entrega la muestra a: Nombre: DNI o carné profesional: Cuerpo- empresa: Firma:	
RECEPCION DE LA MUESTRA: <input type="checkbox"/> Instituto Nacional de Toxicología, Sevilla. <input type="checkbox"/> Unidad de Laboratorios.	Nombre: DNI o carné profesional: Sello. Firma:

Según los Kits proporcionados por el Instituto de Medicina Legal (en concreto como lo recibimos en San Javier-Murcia-) vienen con la siguiente información:

ELEMENTOS QUE COMPONEN LA CAJA DE MUESTRAS

1. 2 Tubos de tapón gris para toma de muestras de sangre.
2. 1 Bote de recogida de orina.
3. Un embalaje secundario estanco (saco de plástico).

ESTUDIOS QUE SE PUEDEN REALIZAR

1. Alcohol etílico en sangre.
2. Drogas de abuso en sangre, saliva, pelo y orina.

RECOGIDA DE MUESTRAS

1. La extracción de la sangre venosa se realizará con jeringas de un solo uso.
2. La piel se desinfectará con sustancias no alcohólicas u otros disolventes con fracciones volátiles. Tras la extracción se desinfecta la zona con alcohol.
3. Se llenarán 2 tubos adicionados de 50 mg de oxalato potásico como anticoagulante y de 50 mg de fluoruro sódico como conservante.
4. Cada tubo se llenará con 5 ml de sangre. Cada uno sin cámara de aire.
5. Mezclar bien después de tapar.
6. Etiquetar las muestras con el nombre del sujeto.
7. Cada caja portará muestras de un solo individuo.

FORMA DE ENVÍO

La muestra una vez recogida debe guardarse al abrigo de la luz y del calor hasta su envío al laboratorio.

Las cajas se entregarán en el servicio de laboratorio del Instituto de Medicina Legal, subdirección de Cartagena en horario de 8-2 de lunes a viernes.

DOCUMENTACIÓN

En todos los casos se remitirá junto con las muestras un informe en el que se hará constar:

- Diligencia de instrucción.
- Organismo que remite la muestra.
- Nombre del sujeto sometido a análisis.
- Hora de la 1ª prueba de alcoholemia
- Resultado de las pruebas realizadas.
- Hora de la extracción.
- Autoridad que remite la muestra.
- Autoridad a quien se remite el resultado.

Según los distintos protocolos y atendiendo al artº 23.4 del RGCir re realizará del siguiente modo:

- **Traslado al centro sanitario más próximo.**
- **Depósito del importe del análisis (en ciertos sitios no se lleva a cabo y al beneficiar al infractor no hay problema por ello)..**
- **Extracción por personal sanitario cualificado, debiendo de no utilizar alcohol para desinfección y las muestras se recogerán según la normativa (*).**
- **Una vez realizada la extracción comienza la cadena de custodia que habrá que respetarla estrictamente.**
- **Si existe un protocolo en el hospital o comunidad, se seguirá el mismo. Si existieran dudas del protocolo a seguir, los agentes serán los que tendrán que ir, o bien, con un kit de extracción de los que facilita el Instituto de Medicina Legal siguiendo las instrucciones que contienen descritas anteriormente.**
- **Según lo anterior, los agentes de tráfico se encargarán de remitir las muestras al Instituto de Medicina Legal o directamente al Instituto Nacional de Toxicología que le corresponda, o bien, el personal del centro médico porque así lo tenga estipulado en los protocolos, respetando siempre la mencionada cadena de custodia.**

- **En caso de existir protocolos establecidos seguir los dictados por el Instituto de Medicina Legal.**

(*)

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.

CAPITULO II

Normas específicas

Sección 1.ª Estudios toxicológicos

Artículo 12. Tipos de muestras para estudios toxicológicos en sujetos vivos.

1. Sangre venosa periférica en dos tubos de 5 ml., al menos uno con fluoruro sódico como conservante y oxalato potásico como anticoagulante, procurando llenar los tubos al máximo para evitar, en la medida de lo posible, la cámara de aire.
2. Orina, toda la que se pueda recoger en frasco de seguridad de 50 ml.

(15)

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo

CAPÍTULO V

Normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Artículo 27 Estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

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

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) del texto articulado.

Artículo 28 Pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

1. Las pruebas para la detección de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como las personas obligadas a su realización, se ajustarán a lo dispuesto en los párrafos siguientes:

- a) Las pruebas consistirán normalmente en el reconocimiento médico de la persona obligada y en los análisis clínicos que el médico forense u otro titular experimentado, o personal facultativo del centro sanitario o instituto médico al que sea trasladada aquélla, estimen más adecuados.

A petición del interesado o por orden de la autoridad judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, que podrán consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos (artículo 12.2, párrafo segundo, in fine, del texto articulado).

- 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. En los casos de negativa a efectuar dichas pruebas, el agente podrá proceder a la inmediata inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo 25.

- c) El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico que advierta síntomas evidentes o manifestaciones que razonablemente denoten la

presencia de cualquiera de las sustancias aludidas en el organismo de las personas a que se refiere el artículo anterior se ajustará a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal y a cuanto ordene, en su caso, la autoridad judicial, y deberá ajustar su actuación, en cuanto sea posible, a lo dispuesto en este reglamento para las pruebas para la detección alcohólica.

• **d)** La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos para la comprobación de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas en el organismo de cualquier conductor.

2. Las infracciones a este precepto relativas a la conducción bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, así como la infracción de la obligación de someterse a las pruebas para su detección, tendrán la consideración de infracciones muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.a) y b) del texto articulado.



(16)
Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, que promulga la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim)

Artº 796

7.^a 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 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.

Todo conductor podrá solicitar prueba de contraste consistente en análisis de sangre, orina u otras análogas. Cuando se practicaren estas pruebas, se requerirá al personal sanitario que lo realice para que remita el resultado al Juzgado de guardia por el medio más rápido y, en todo caso, antes del día y hora de la citación a que se refieren las reglas anteriores.

Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial

TÍTULO III

De la Policía Judicial

Artículo 547

La función de la Policía Judicial comprende el auxilio a los juzgados y tribunales y al Ministerio Fiscal en la averiguación de los delitos y en el descubrimiento y aseguramiento de los delincuentes. Esta función competará, cuando fueren requeridos para prestarla, a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto si dependen del Gobierno central como de las comunidades autónomas o de los entes locales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 550

1. En las funciones de investigación penal, la Policía Judicial actuará bajo la dirección de los juzgados y tribunales y del Ministerio Fiscal.

2. Los funcionarios de Policía Judicial a quienes se hubiera encomendado una actuación o investigación concreta dentro de las competencias a que se refiere el artículo 547 de esta ley, no podrán ser removidos o apartados hasta que finalice la misma o, en todo caso, la fase del procedimiento judicial que la originó, si no es por decisión o con la autorización del juez o fiscal competente.

Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, que promulga la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Artº 788

2. El informe pericial podrá ser prestado sólo por un perito.

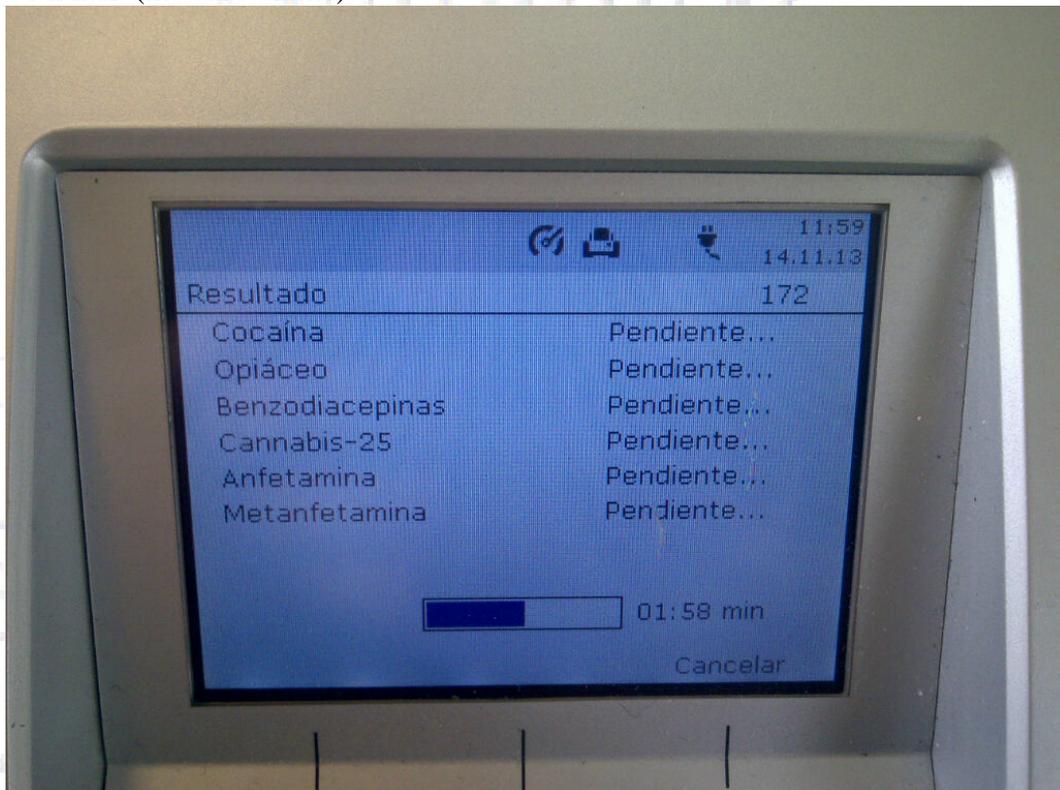
En el ámbito de este procedimiento, tendrán carácter de prueba documental los informes emitidos por laboratorios oficiales sobre la naturaleza, cantidad y pureza de sustancias estupefacientes cuando en ellos conste que se han realizado siguiendo los protocolos científicos aprobados por las correspondientes normas.



(17)

El aparato más utilizado es el Dräger Drug Test, el cual, permite la detección cualitativa y simultánea de hasta seis tipos de sustancias en una muestra de fluido oral:

- COC (cocaína).
- OPI (opiáceos).
- BENZO (benzodiacepinas).
- THC (cannabis).
- AMP (anfetaminas).
- MAMP (metanfetamina).



El kit de muestreo viene herméticamente cerrado y sellado para evitar cualquier contaminación. Contiene un dispositivo con una boquilla que viene protegida. Se retira la protección y se coloca la zona de la esponjilla en la boca debajo de la lengua, con el objeto de recoger una muestra de saliva.



Después de unos minutos va cambiando el color del dispositivo, hacia un tono azul, lo que indica que ya está lista la muestra para poder introducir la misma en el Dräger Drug Test y realizar la medición.



Si sale positivo en alguna de las sustancias descritas se recoge una segunda muestra para su envío al laboratorio correspondiente, precintando el tubo e introduciéndolo en unas mini neveras comenzando la cadena de custodia, siguiendo las siguientes normas:

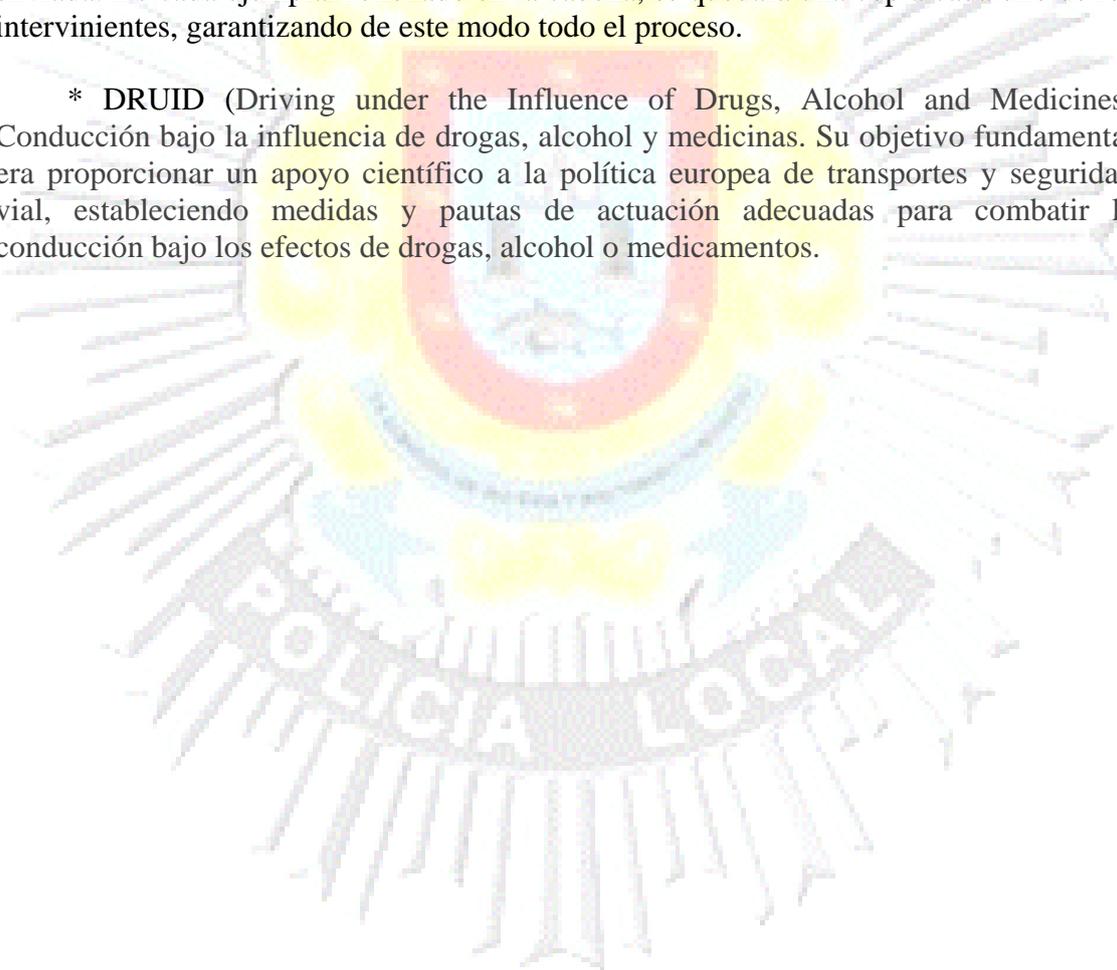
- Sin tocar la zona húmeda (de la saliva) se lleva hasta el tubo donde se introduce la esponjilla, y se gira hasta que se suelte y se introduzca completamente en el interior, mezclándose con una sustancia que la emparará y conservará. Esta sustancia ya viene en el tubo previamente. Siempre en posición vertical sin inclinar, ni tocar, ni derramar la sustancia o muestra.

- Una vez introducida la 2ª muestra y cerrado en tubo de ensayo, se precinta el mismo con sendos precintos, especialmente la zona de unión del tubo con el tapón.

- Procederemos al envasado y envío de la muestra, para ello utilizaremos unas cajas especiales, las cuales contienen unos porta-tubos, que previamente se habrán introducido en el congelador para que el gel que llevan se congele y hacer de nevera para las muestras introducidas, para que tengan la garantía de una mejor conservación durante el traslado al laboratorio.

- A la vez que se realiza el precinto y envasado se procede a rellenar un formulario que dejará constancia de la identificación de la muestra, el número del atestado, la unidad y agentes que efectúan la misma, el agente que recoge la muestra, la envasa, precinta e identifica, haciendo constar nº identificación, fecha, hora, si el precinto está intacto y firma. Se reservará un espacio a rellenar por el transportista (si es enviado a un laboratorio concertado como es en el caso de los controles del proyecto DRUID*), con sus datos de filiación, fecha, hora recepción de la muestra nº xxxxxx, así como, el sello de la empresa que recoge la muestra para el transporte. Una vez que llega al laboratorio, le será entregada la muestra, así como, la hoja de custodia donde reflejará sus datos personales, fecha, hora, si el precinto está intacto y firma, completando de este modo todo el proceso, remitiendo posteriormente a la unidad policial remitente la hoja final de la Cadena de Custodia junto con el resultado del análisis/informe de la muestra enviada. De cada ejemplar rellenado en la cadena, se quedará una copia cada uno de los intervinientes, garantizando de este modo todo el proceso.

* DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) Conducción bajo la influencia de drogas, alcohol y medicinas. Su objetivo fundamental era proporcionar un apoyo científico a la política europea de transportes y seguridad vial, estableciendo medidas y pautas de actuación adecuadas para combatir la conducción bajo los efectos de drogas, alcohol o medicamentos.



(18)
Ficha de síntomas elaborada por la DGT con el visto bueno de la Fiscalía

	
CUESTIONARIO DE INVESTIGACIÓN	
(A RELLENAR EN TODOS LOS CASOS DEL ESTUDIO, INCLUIDOS LOS CASOS NEGATIVOS Y RECHAZOS)	
1. DATOS SOCIODEMOGRAFICOS Y DE CONDUCCIÓN	
<p>Fecha / / dd/mm/año Hora: : hh : mm Género: <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/> Mujer Edad (en años cumplidos): Nacionalidad: <input type="checkbox"/> Española Otra (referir):</p>	<p>Espacio reservado para adherir las etiquetas con el código del caso (alfanumérica+DRUID), únicamente si la primera prueba ha resultado positiva o bien existen signos externos de consumo</p>
Código Punto de Control : <input style="width: 150px;" type="text"/>	
<p>Tipo de Vehículo</p> <p><input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Ciclomotor <input type="checkbox"/> Motocicleta <input type="checkbox"/> Vehículo industrial ligero o destinado a transporte de viajeros de menos de 9 plazas <input type="checkbox"/> Otros (señalar)</p>	<p>Clases de permisos o licencia que posee</p> <p><input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> AM <input type="checkbox"/> Licencia <input type="checkbox"/> Ninguno</p>
2. MUESTRAS OBTENIDAS-RESULTADOS	
<p>Resultado de la prueba en saliva (señálese la sustancia o sustancias a las que la prueba resultó positiva):</p> <p><input type="checkbox"/> Cocaína <input type="checkbox"/> Anfetamina <input type="checkbox"/> Cannabis (THC) <input type="checkbox"/> Opioides <input type="checkbox"/> Metanfetamina <input type="checkbox"/> Benzodiacepinas <input type="checkbox"/> Otros (señalar):</p> <p><input type="checkbox"/> Señale aquí si la prueba ha resultado negativa</p> <p>En el caso de que no se hubiera podido practicar la prueba, señale la causa :</p> <p><input type="checkbox"/> Rechazo de la prueba legalmente establecida <input type="checkbox"/> Otros (señalar):</p>	<p>Resultado alcohol: (por favor, señale el resultado en mg/L en aire espirado):</p> <p><input type="checkbox"/> Alcoholímetro digital:</p> <p><input type="checkbox"/> Etilómetro evidencia (en su caso):</p> <p style="text-align: center;"><u>Primera prueba:</u> <u>Segunda prueba:</u></p> <p><input type="checkbox"/> Señale aquí si la prueba ha resultado negativa</p> <p>En el caso de que no se hubiera podido practicar la prueba, señale la causa :</p> <p><input type="checkbox"/> Rechazo de la prueba legalmente establecida <input type="checkbox"/> Otros (señalar):</p>

Los Agentes de Policía Judicial de Tráfico con formación específica a la que se refiera el art. 796.7 de la LECrim son los que se encargan de rellenar este cuestionario y de instruir las diligencias si proceden según los signos observados.

Dicho artículo modifica el protocolo de actuación del art. 28 del RGCir, ya que se aplica el reseñado en la LECrim, no siendo necesaria la presencia de médico, sustituyendo al mismo por el agente con formación específica.

(19)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

El concepto “temeridad manifiesta”, constituye el núcleo esencial del tipo objetivo del delito de conducción temeraria. Ello quiere decir que la conducción temeraria se producirá no cuando se infringe cualquier norma reguladora del tráfico viario sino únicamente cuando se incumplen aquellas que puedan considerarse básicas o elementales, esto es, las normas que incluso observaría el menos diligente de los hombres.

Así, en el ámbito doctrinal y jurisprudencial se ha vinculado dicho concepto de forma unánime con la denominada “imprudencia grave”, considerándose que dicha temeridad es “manifiesta” cuando se produce una notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico y por tanto cuando es valorable con claridad, cuando resulta evidente para el ciudadano medio.



(20)

Circular 1/2006 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

Según la jurisprudencia del TS al decir que la aplicación del tipo exige comprobar que en el ámbito de eficacia causal del vehículo infractor hubo al menos una persona expuesta al peligro que aquel representaba, aunque no haya podido ser identificada en el proceso bastando con que por ejemplo testigos presenciales o los propios agentes de policía intervinientes así lo manifiesten.



(21)

Ejemplos conducción 380 y 381.

Art. 380 (conducción temeraria):

a) Conducción a 130 km/h por una vía con una intensa densidad de tráfico por el arcén y zigzagueando entre los automóviles (STS 2251/2001, de 29 de noviembre).

b) Conducción a gran velocidad de un conductor novel realizando maniobras de emergencia a fin de evitar la colisión con varios vehículos (STS 561/2002, de 1 de abril).

c) Realización de adelantamiento a velocidad excesiva, hasta el punto de sobrepasar línea continua, en una zona curva y de escasa visibilidad poniendo en peligro el vehículo que le precedía (SAP La Coruña 25 febrero de 2011).

d) Conducción por casco urbano a velocidad superior a la permitida sin las luces reglamentarias y superando varios semáforos en fase roja (SAP Asturias 3 de febrero de 2005).

e) Conduciendo por la acera a velocidad elevada y esquivando a los peatones haciendo zigzag (SAP de Barcelona 17 septiembre de 2004).

f) Conducción a gran velocidad por población realizando “caballitos” con el ciclomotor, obligando a otros usuarios a frenar ante el peligro de colisión (SAP Albacete 6 de abril de 2005).

g) Adelantamiento de varios vehículos que circulaban en caravana en un tramo de vía próximo a una curva de escasa visibilidad obligando al vehículo policial que venía de frente a esquivarle (SAP de Pontevedra 21 de marzo de 2006).

h) Conductas que también pueden derivarse de un comportamiento omisivo. Así la STS 1135/2010, de 29 de diciembre dice que “la creación del peligro fue consecuencia de su conducta omisiva, gravemente imprudente, pues tanto da incumplir una de las señales de tráfico a que alude el recurrente (v.g. semáforo en rojo), que no apercebirse de una importantísima señal, perfectamente visible y que todos ven o deben ver. Tal conducta no puede sino calificarse de temeraria, pues equivaldría a conducir por un instante con una venda en los ojos, situación que crearía el mismo riesgo que si se incumpliera abiertamente una importante señal de tráfico, si con ello se crea un concreto y preciso peligro para la integridad corporal y la vida de las personas”.

Art. 381 (conducción suicida):

a) Un conductor pilotaba su automóvil por una vía con notable intensidad de tráfico, circulando en dirección contraria, después de estar a punto de colisionar con varios vehículos que marchaban correctamente acaba colisionando contra uno de ellos ocasionando la muerte de sus dos ocupantes. En el mismo accidente resultaron también gravemente heridos los dos sujetos que viajaban en una motocicleta (STS de 8 de octubre de 2010).

b) El acusado se incorporó a una autovía en sentido contrario, situación en la que se mantuvo su marcha durante 40 kilómetros aproximadamente obligando a los demás usuarios de la vía que circulaban correctamente, a realizar maniobras evasivas de emergencia ante el pánico provocado a causa de la conducción del turismo del acusado que seguía por el carril contrario a su marcha, originándose importantes lesiones tanto para su conductor como la ocupante del mismo (STS de 2 de noviembre de 2010).

c) En este supuesto, a diferencia de los anteriores y como adelantábamos en el apartado anterior, la conducta no responde al patrón característico del suicida o kamikaze, desplegándose la conducción en una zona peatonal. A juicio del Tribunal, resulta evidente tanto por la forma de agredir con el vehículo a los viandantes que transitaban por una calle peatonal cerrada al tráfico (de nuevo el conocimiento del

riesgo) como por las explicaciones que aportó el acusado , que el responsable actuó con dolo homicida (STS de 16 de abril de 2011).

d) La particularidad de estos hechos es que la conducción con manifiesto desprecio se desarrolla en el curso de una persecución policial. El acusado emprendió la huida para eludir un control policial, circulando a gran velocidad, efectuando una maniobra que provocó la salida de la vía de un agente motorista que falleció en el acto. A pesar de ello, continuo la marcha a gran velocidad, efectuando adelantamientos arriesgados para el resto de usuarios de la vía (STS de 6 de octubre de 2010).

e) “Piques” o carreras ilegales en que dos o más conductores en zonas urbanas con tránsito de personas emprenden agresivamente competición de velocidad y de toda una panoplia de maniobras propias de circuito.

No art. 381:

a) Conductor que habiendo ingerido alcohol y drogas coge el vehículo y acelera a gran velocidad en zona desierta (zona industrial) pero hace caso omiso de dos señales de curva peligrosa y al salir de ellas pierde el control del vehículo y colisiona con vehículos y contenedores en la puerta de de una discoteca (aquí si había afluencia de personas) con el resultado de dos personas fallecidas. Fue condenado por conducción temeraria genérica, imputándose los resultados lesivos a título de imprudencia grave, descartándose la concurrencia de dolo eventual en la conducta del acusado (STS de 2 de noviembre de 2011).

b) Conductor que habiendo ingerido bebidas alcohólicas y circulando a velocidad superior a la permitida colisiona con ciclista frenando a continuación, siendo condenado como autor responsable de un delito de conducción embriagada en concurso con un delito de homicidio imprudente, descartándose la conducción temeraria genérica o con manifiesto desprecio por la vida ajena (STS de 28 de abril de 2001).

c) Conductor bajo los efectos de bebidas alcohólicas toma una curva a velocidad excesiva, saliéndose de la calzada y volcando el vehículo, dando como resultado que uno de los ocupantes del vehículo resultó con lesiones y otro perdió la vida. Se condenó como autor de los delitos del 379 y 142 C.P. por la regla concursal del art.383 C.P. quedando probado que cometió una imprudencia grave al omitir las precauciones básicas y elementales (STS de 1 de abril de 2002).

d) Conductor que por despiste se incorpora a la autovía en dirección contraria y al percatarse de ello pone remedio a ello. Si continua su acción una vez que se haya dado cuenta si estaría dentro del tipo.

(22)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

El TS para distinguir la imprudencia grave de la leve ha establecido un cuerpo de doctrina conforme al cual habrá de atenderse a los siguientes aspectos: mayor o menor falta de diligencia mostrada en la acción u omisión, mayor o menor previsibilidad del evento que sea el resultado y a la mayor o menor intensidad de la infracción del deber de cuidado, quedando tan intensidad referida a que las normas de cuidado infringidas sean o no tan elementales como para entender que las respetaría el menor diligente de los ciudadanos (grave) o un ciudadano cuidadoso (leve).

Sobre la base de tales premisas la jurisprudencia del TS, ha definido la imprudencia grave como “la ausencia absoluta de cautela causante de un efecto lesivo o dañino fácilmente previsible”, “el olvido total y absoluto de las más elementales normas de previsión y cuidado, aquella que la persona menos cuidadosa hubiera adoptado” o “aquella que se caracteriza por imprevisiones que eran fácilmente asequibles y vulgarmente previsibles”; y en relación con el tráfico rodado “ la más grave infracción a las normas de cuidado formalizadas en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” o la “vulneración de las reglas más elementales de cautela o diligencia exigibles en la conducción”.

En la imprudencia leve, por contra, se acusa la “omisión de la atención normal o debida en relación con los factores circunstanciales de todo orden que definen el supuesto concreto” o “la infracción de un deber de cuidado de pequeño alcance”.

El resultado producido no es determinante por si mismo de la calificación del hecho; la calificación jurídico penal ha de atender esencialmente al desvalor de la acción, es decir, al grado de negligencia con que se conduce el autor del hecho, siendo preciso para juzgar la relevancia que el hecho pueda tener para el interés público un estudio individualizado de las circunstancias que concurren en él y un específico juicio de valor para cada caso.

Según el TS “en nuestro derecho positivo no hay módulos legales que sirvan para medir la intensidad de la imprudencia a los efectos de calificarla como grave o leve (...). Sin duda alguna el criterio fundamental para distinguir entre ambas clases de imprudencia ha de estar a la mayor o menor intensidad o importancia del deber de cuidado infringido, ya que la infracción de tal deber constituye el núcleo central acerca del cual gira todo el concepto de imprudencia punible. Pero este criterio es demasiado genérico como para que pueda servir en los casos dudosos a los efectos de encuadrarlos en una u otra de tales dos modalidades (...). Las circunstancias del caso concreto son las que sirven de guía para calificar una conducta imprudente como grave o como leve”.

(23)

En los cuadros que vienen en el capítulo dedicado al art.379.2 C.P. detalla cuando se consideran las negativas y a modo resumido comentar que se aplica el art. 383 C.P. en los siguientes casos:

- Si se niega a la primera prueba de detección de alcohol en aire espirado.
- Si realiza la primera prueba y se niega a la segunda(en evidencial) cuando ha dado positiva la primera. Esta no es un derecho del interesado, ambas pruebas son obligatorias y destinadas a garantizar el acierto del resultado.
- Si se niega a la primera prueba de detección de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en saliva.
- Si se niega a la segunda prueba de detección de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas en saliva cuando ha dado positivo la primera.
- En ninguno de los supuestos anteriores procede la prueba de contraste, ya que, es un derecho que tiene el conductor siempre y cuando realice las pruebas obligatorias. Estaríamos en una acción fraudulenta si se consintiera esa práctica (negarse a realizar las pruebas y solicitar la analítica para dilatar el tiempo).



(24)

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (RGCon).

Artículo 37 Procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados

1. La Jefatura Provincial de Tráfico, una vez constatada la pérdida por el titular del permiso o de la licencia de conducción de la totalidad de los puntos asignados, iniciará el procedimiento para declarar su pérdida de vigencia mediante acuerdo que contendrá una relación detallada de las resoluciones sancionadoras firmes en vía administrativa que hubieran dado lugar a la pérdida de los puntos, con indicación del número de puntos que a cada una de ellas hubiera correspondido y se le dará vista del expediente al titular de la autorización, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. En dicho acuerdo se concederá al interesado un plazo máximo de diez días para formular las alegaciones que estime conveniente.

2. Transcurrido el plazo indicado en el apartado anterior, el Jefe Provincial de Tráfico dictará resolución declarando la pérdida de vigencia del permiso o de la licencia de conducción, que se notificará al interesado en el plazo de quince días, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Declarada la pérdida de vigencia, el interesado deberá entregar el permiso o licencia de conducción en la Jefatura Provincial de Tráfico la cual, de no hacerlo, ordenará su retirada por los Agentes de la autoridad.

3. La competencia para declarar la pérdida de vigencia corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia correspondiente al domicilio del titular de la autorización.

(25)

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Artículo 38 Requisitos para recuperar el permiso o la licencia de conducción

1. El titular de la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por haber perdido la totalidad de los puntos que tuviera asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial de recuperación del permiso o la licencia de conducción, y posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el artículo 47.2.

2. La prueba podrá realizarse en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, a la que el interesado dirigirá una solicitud en el modelo oficial acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

3. El titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta que hayan transcurrido seis meses desde la fecha en que le fue notificado el acuerdo de declaración de la pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de tres meses.

Si en los tres años siguientes a la obtención de esa nueva autorización se acordara su pérdida de vigencia por haber perdido otra vez la totalidad del crédito de puntos asignados, el titular de aquella no podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses desde la notificación del acuerdo de declaración de pérdida de vigencia, salvo los conductores profesionales para los que este plazo será de seis meses.

Se entenderá por conductor profesional, a los efectos de lo previsto en los dos párrafos anteriores, aquel que tenga tal consideración de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional tercera del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

4. El titular de una autorización para conducir que haya perdido su vigencia por haber sido condenado a la pena de privación del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular y con la misma antigüedad, una vez cumplida la condena y previo cumplimiento de los requisitos exigidos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Artículo 47 Pruebas de control de conocimientos

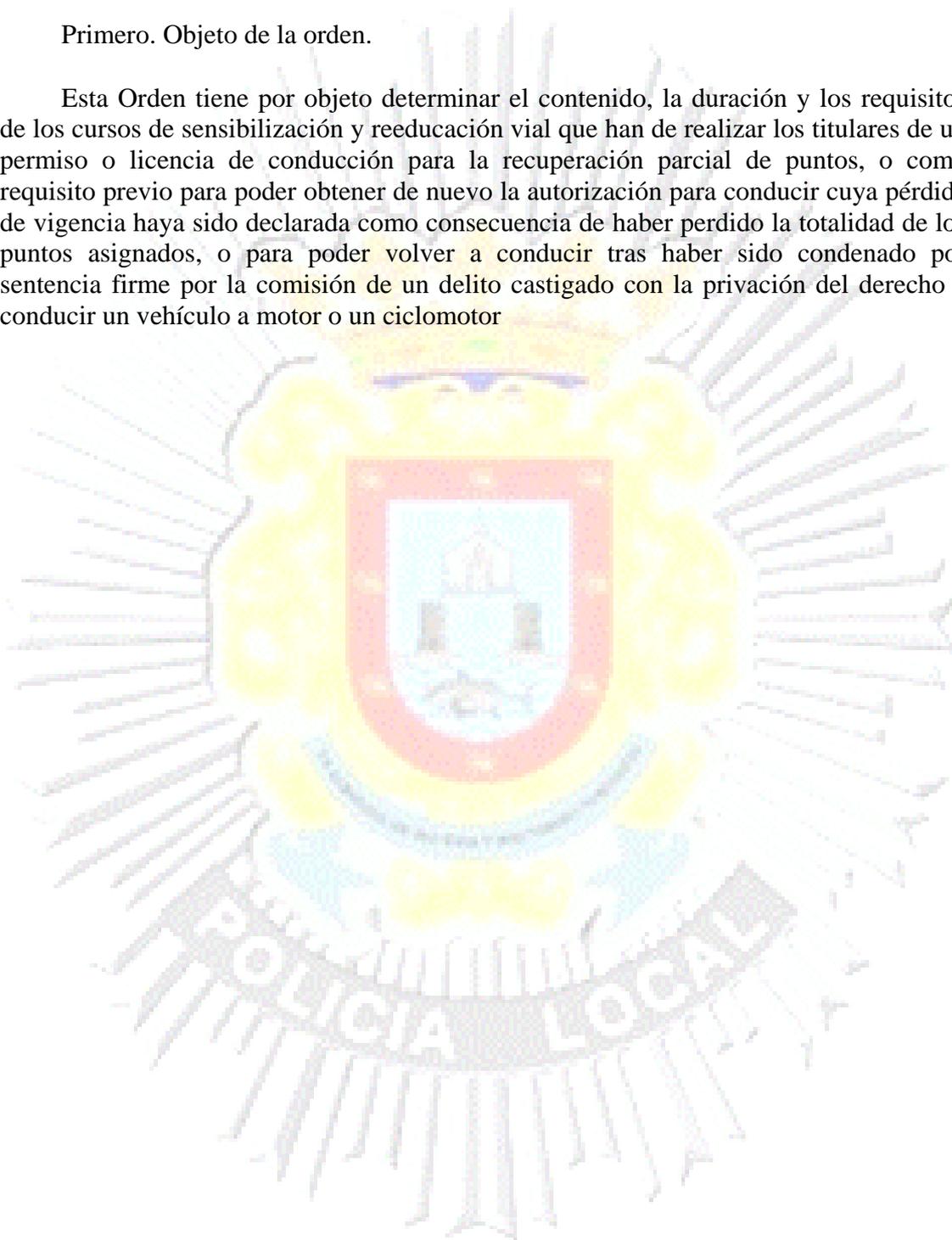
3. Los titulares de permisos o licencias de conducción cuya pérdida de vigencia haya sido declarada por la pérdida total de los puntos asignados, tras la realización con aprovechamiento del correspondiente curso de sensibilización y reeducación vial, realizarán una prueba de control de conocimientos sobre las materias descritas en 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.

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.

Primero. Objeto de la orden.

Esta Orden tiene por objeto determinar el contenido, la duración y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial que han de realizar los titulares de un permiso o licencia de conducción para la recuperación parcial de puntos, o como requisito previo para poder obtener de nuevo la autorización para conducir cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de haber perdido la totalidad de los puntos asignados, o para poder volver a conducir tras haber sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor



(26)

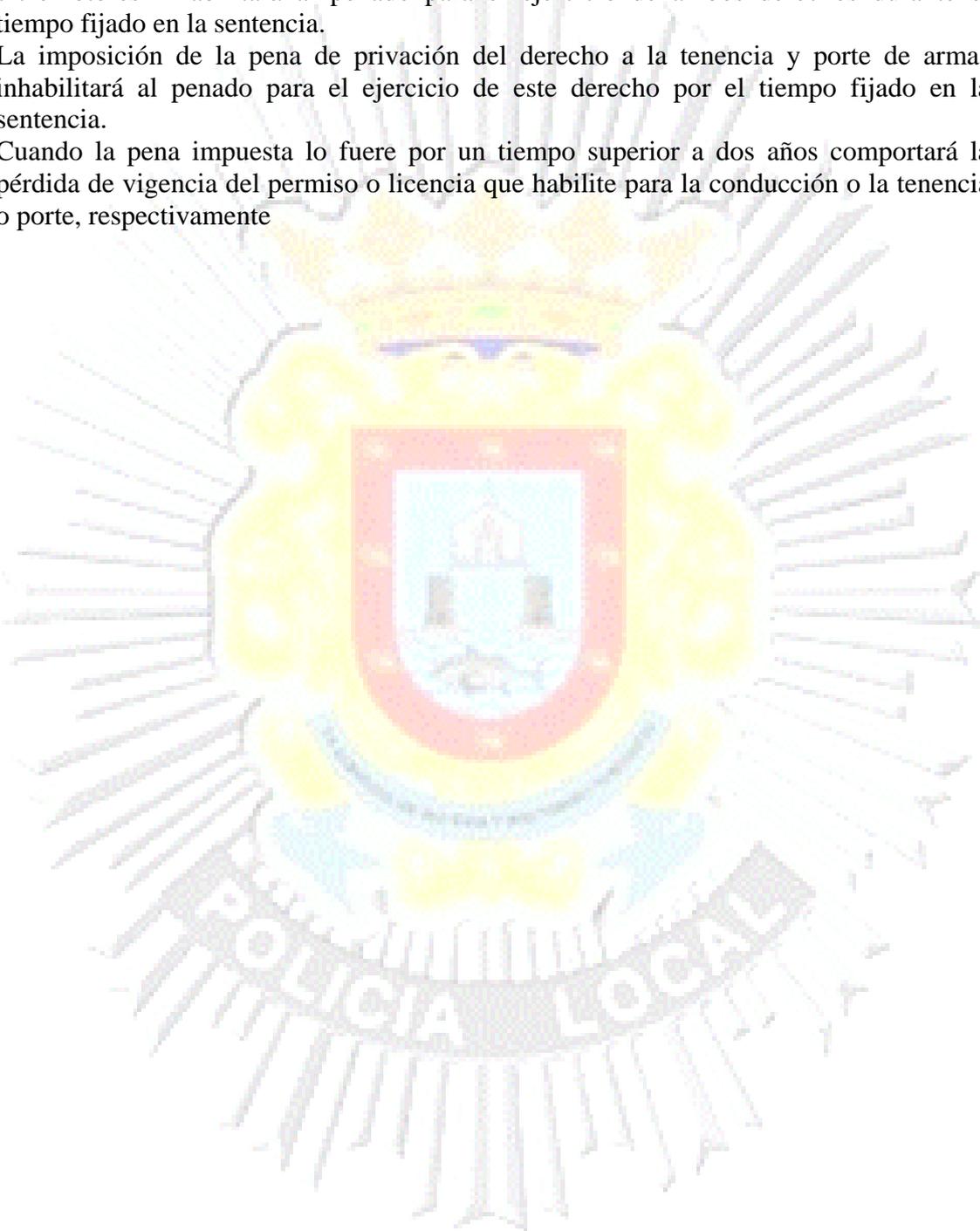
Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Artículo 47

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.

La imposición de la pena de privación del derecho a la tenencia y porte de armas inhabilitará al penado para el ejercicio de este derecho por el tiempo fijado en la sentencia.

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 o la tenencia o porte, respectivamente



(27)

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Artículo 468

1. Los que quebrantaren su condena, medida de seguridad, prisión, medida cautelar, conducción o custodia serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año si estuvieran privados de libertad, y con la pena de multa de doce a veinticuatro meses en los demás casos.



(28)

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Artículo 6 Clases de licencia de conducción y edad requerida para obtenerla

1. La licencia de conducción, teniendo en cuenta los vehículos cuya conducción autoriza, será de las siguientes clases:

a) Para conducir vehículos para personas de movilidad reducida.

La edad mínima para obtenerla será de catorce años cumplidos. No obstante, hasta los dieciséis años cumplidos no autorizará a transportar pasajeros en el vehículo.

No se exigirá esta licencia a quien sea titular de un permiso de conducción de las clases A1 o B en vigor y en el caso de que su titular obtenga un permiso de alguna de estas clases, la licencia de conducción dejará de ser válida.

b) Para conducir vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas autorizadas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios o cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 45 km/h.

La edad mínima para obtenerla será de dieciséis años cumplidos.

No se exigirá esta licencia a quien sea titular de un permiso de conducción de la clase B en vigor y en el caso de que su titular obtenga un permiso de esta clase, la licencia de conducción dejará de ser válida.

2. Si una persona fuera titular de más de una clase de licencia de conducción, todas ellas deberán constar en un único documento.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera Equivalencia de permisos y licencias de conducción expedidos con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores

1. Los permisos y las licencias de conducción expedidos conforme al modelo regulado en la normativa anterior al Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, continuarán siendo válidos en las mismas condiciones que fueron expedidos hasta que expire su período de vigencia, sin necesidad de ser sustituidos por los modelos regulados en el presente reglamento. La sustitución no se realizará hasta que, con ocasión de su prórroga de vigencia o de cualquier otro trámite reglamentario, proceda expedir el permiso o la licencia de conducción en el nuevo modelo.

2. Los permisos y las licencias de conducción a que se refiere el apartado 1 anterior, equivaldrán:

n) La licencia de conducción de ciclomotores, al permiso de conducción de la clase AM y a las licencias que autorizan a conducir vehículos para personas de movilidad reducida y vehículos especiales agrícolas autopropulsados y sus conjuntos cuya masa o dimensiones máximas no excedan de los límites establecidos para los vehículos ordinarios en las normas reguladoras de los vehículos o aunque su velocidad máxima por construcción sea superior a 45 km/h.



(29)

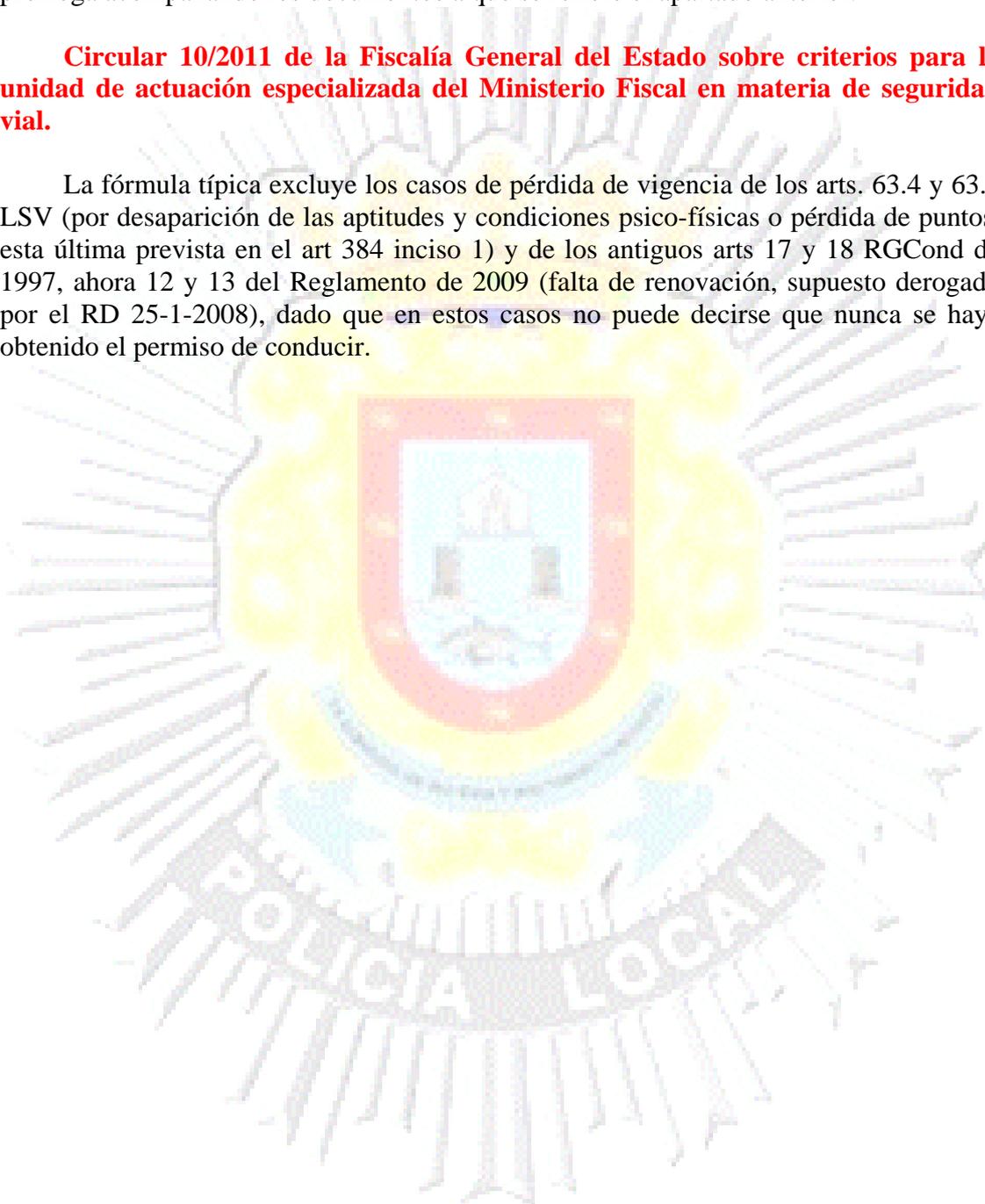
Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Artículo 13 Solicitud de prórroga de la vigencia

3. El titular de un permiso o licencia de conducción caducados podrá solicitar su prórroga acompañando los documentos a que se refiere el apartado anterior.

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

La fórmula típica excluye los casos de pérdida de vigencia de los arts. 63.4 y 63.6 LSV (por desaparición de las aptitudes y condiciones psico-físicas o pérdida de puntos, esta última prevista en el art 384 inciso 1) y de los antiguos arts 17 y 18 RGCond de 1997, ahora 12 y 13 del Reglamento de 2009 (falta de renovación, supuesto derogado por el RD 25-1-2008), dado que en estos casos no puede decirse que nunca se haya obtenido el permiso de conducir.



(30)

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Artículo 4 Clases de permiso de conducción y edad requerida para obtenerlo

1. Todas las clases de permiso de conducción de las que sea titular una persona deberán constar en un único documento con expresión de las categorías de vehículos cuya conducción autorizan.

2. El permiso de conducción será de las siguientes clases:

a) El permiso de conducción de la clase AM autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros, aunque podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo será de quince años cumplidos. No obstante, hasta los dieciocho años cumplidos no autorizará a conducir los correspondientes vehículos cuando transporten pasajeros.

b) El permiso de conducción de la clase A1 autoriza para conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW. La edad mínima para obtenerlo será de dieciséis años cumplidos.

c) El permiso de conducción de la clase A2 autoriza para conducir motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

d) El permiso de conducción de la clase A autoriza para conducir motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerlo será de veinte años cumplidos pero hasta los veintinueve años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.

e) El permiso de conducción de la clase B autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

Triciclos y cuatriciclos de motor.

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos. No obstante, hasta los veintiún años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.

f) El permiso de conducción de la clase BTP, que sólo tiene validez dentro del territorio nacional, autoriza para conducir vehículos prioritarios cuando circulen en servicio urgente, vehículos que realicen transporte escolar cuando transporten escolares y vehículos destinados al transporte público de viajeros en servicio de tal naturaleza, todos ellos con una masa máxima autorizada no superior a 3500 kg, y cuyo número de asientos, incluido el del conductor, no exceda de nueve. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

g) El permiso de conducción de la clase B + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

h) El permiso de conducción de la clase C1 autoriza para conducir automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg y no sobrepase los 7500 kg, diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

i) El permiso de conducción de la clase C1 + E autoriza para conducir los siguientes vehículos:

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3.500 kg, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12.000 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos.

La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.

j) El permiso de conducción de la clase C autoriza para conducir automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

k) El permiso de conducción de la clase C + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

l) El permiso de conducción de la clase D1 autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

m) El permiso de conducción de la clase D1 + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

n) El permiso de conducción de la clase D autoriza para conducir automóviles diseñados y contruidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veinticuatro años cumplidos.

ñ) El permiso de conducción de la clase D + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para

3. Para la conducción profesional de los vehículos que autoriza a conducir el permiso de las clases C1, C1+E, C, C +E, D1, D1 +E, D o D+E, deberán cumplirse, además de los requisitos exigidos en este artículo, los establecidos en el 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.

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

Y es que el art. 384 último inciso CP castiga a quienes conduzcan “sin haber obtenido nunca (el permiso o licencia)”. La expresión legal es suficiente para excluir conforme a los arts 15 a 20 del RGCon las conducciones con permisos extranjeros de la Unión Europea sin validez en España por no ajustarse a la edad requerida en el ordenamiento jurídico nacional o estar restringidos, suspendidos, retirados, anulados o pérdida de vigencia en el Estado miembro o en España.

También debe excluirse los casos de conducción con permisos de países no comunitarios cuando se han incumplido los requisitos de los arts. 21 a 23 del Reglamento y, en concreto, también cuando han perdido vigencia sea cual fuera el motivo.

El fundamento exegético para las exclusiones en que el art. 384 se refiere a la obtención no a la validez en nuestro derecho del permiso con el que se conduce. No distingue si el permiso o licencia se ha obtenido dentro o fuera del territorio nacional. La expresión “nunca” refuerza esta interpretación.

En cualquier caso es precisa la constancia de la autenticidad y validez del permiso o licencia extranjeros conforme a la legislación del país emisor que debe haberse cumplido rigurosamente. En caso de documentos falsos, procederá valorar la imputación no solo por el tipo penal estudiado sino también, por el de falsedad del art. 392 y concordantes del CP.

En síntesis, no se ejercerá la acción penal cuando el conductor posea un permiso o licencia obtenido en país extranjero conforme a su legislación interna, aún cuando haya perdido en ella vigencia y no sea válido para conducir en nuestro país. Se investigarán los posible fraudes o falsificaciones que puedan detectarse y de constatarse la falsedad los Fiscales formularán acusación por los delitos de los arts 392 y 393 CP con sujeción a las circunstancias concurrentes y además por el delito del art. 384 inciso último.

Conducción con permiso distinto al exigido por la categoría del vehículo.

El art. 384 inciso último ha configurado un tipo muy restrictivo de conducción sin permiso en relación con los correlativos de los países de nuestro entorno cultural al referirse al que conduce “sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.

El art. 340 bis c) del CP de 1973 (derogado por la LO 8/1983, de 25 de junio) castigaba al que condujere por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso. El término “correspondiente” no incluido ahora permitía a la doctrina jurisprudencial anterior a 1983 (entre otras muchas SSTS 30 de mayo de 1984 y 17 de diciembre de 1960) considerar típicos los casos de conducción con permiso distinto al exigido por la categoría del vehículo.

A la luz de la redacción del art. 384 inciso último se plantea la cuestión de si es o no punible conducir vehículos necesitados de permiso solo con licencia, sobre todo en supuestos como la conducción de un autobús escolar o camión de gran tonelaje con la anterior licencia de ciclomotor (hoy permiso AM), reveladores de una singular gravedad y riesgo.

En este punto, debe distinguirse la situación anterior al Reglamento de Conductores de 8 de mayo de 2009 y la situación posterior a la entrada en vigor de dicho reglamento el 8 de noviembre de 2009.

La mención del CP a “permiso o licencia), debe interpretarse en el sentido de que permiso se refería a vehículos de motor y la licencia a ciclomotores (Anexo 1, 7 y 9 al RD 339/90). El RGCond les atribuía regímenes normativos diferenciados. a) para los permisos el de los arts. 3 y correlativos RGCon anterior y b) el de las licencias en arts. 8-13. cabía la exégesis fundada en la redacción alternativa “permiso o licencia” consistente en que con la mera licencia regulada por normas de requisitos atenuados no podían conducirse vehículos sometidos a una disciplina normativa de mucha mayor exigencia. Fue mantenida en la Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2008 y seguida por un relevante sector de la doctrina jurisprudencial de Audiencias.

Los razonamientos y conclusión subsiguiente no pueden mantenerse a la luz del principio de legalidad y taxatividad de las normas penales tras la entrada en vigor del Reglamento.

Considera la licencia de conducir ciclomotores como “permiso” en la clasificación que de ellos lleva a cabo su art. 4. es preciso dejar constancia de que si bien entró en vigor el 8 de noviembre de 2009, la Disposición Transitoria 1ª establece un régimen de equivalencia manifestado en la Disposición Transitoria 2ª que permite la expedición del nuevo AM en cualquier momento.

Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

Sección 1

De los permisos expedidos en Estados miembros de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo

Artículo 15 Validez del permiso de conducción en España

1. Los permisos de conducción expedidos en cualquier Estado miembro de la Unión Europea o en Estados Parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo con arreglo a la normativa comunitaria mantendrán su validez en España, en las condiciones en que hubieran sido expedidos en su lugar de origen, con la salvedad de que la edad requerida para la conducción corresponderá a la exigida para obtener el permiso español equivalente.

2. No obstante, no serán válidos para conducir en España los permisos de conducción expedidos por alguno de dichos Estados que estén restringidos, suspendidos o retirados en cualquiera de ellos o en España.

3. Tampoco serán válidos los permisos de conducción expedidos en cualquiera de esos Estados a quien hubiera sido titular de otro permiso de conducción expedido en alguno de ellos que haya sido retirado, suspendido o declarada su nulidad, lesividad o pérdida de vigencia en España.

4. El titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados que haya adquirido su residencia normal en España quedará sometido a las disposiciones españolas relativas a su período de vigencia, de control de sus aptitudes psicofísicas y de asignación de un crédito de puntos.

Cuando se trate de un permiso de conducción no sujeto a un período de vigencia determinado, su titular deberá proceder a su renovación, una vez transcurridos dos años desde que establezca su residencia normal en España, a los efectos de aplicarle los plazos de vigencia previstos en el artículo 12.

5. El titular del permiso de conducción que haya adquirido su residencia normal en España, y deba someterse a la normativa española de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, una vez superada la prueba de control de aptitudes psicofísicas, continuará en posesión de su permiso de conducción, procediéndose a la anotación en el Registro de conductores e infractores del período de vigencia que le corresponda según su edad y la clase de permiso de que sea titular.

Si del resultado de esa prueba fuera necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones, se procederá a su canje de oficio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 19.

Artículo 16 Inscripción de los permisos de conducción en el Registro de Conductores e Infractores

1. Los titulares de permisos de conducción expedidos en cualquiera de estos Estados que hubieran adquirido su residencia normal en España, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, podrán solicitar voluntariamente en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico la anotación de los datos de su permiso en el Registro de conductores e infractores.

2. A la solicitud de inscripción en el modelo oficial, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

Artículo 17 Sustitución del permiso en caso de sustracción, extravío o deterioro del original por el correspondiente español

1. En caso de sustracción, extravío o deterioro del original, el titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados que tenga su residencia normal en España, podrá solicitar la expedición de un duplicado en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, que lo otorgará sobre la base de la información que, en su caso, conste en el Registro de conductores e infractores, completada o suplida, de ser necesario, con un certificado de las autoridades competentes del Estado que haya expedido aquél.

Cuando la causa sea el deterioro del original, el permiso sustituido será retirado por la Jefatura Provincial de Tráfico y remitido a las autoridades competentes del Estado que lo hubiera expedido a través de la oficina diplomática o consular.

A la solicitud de duplicado se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. El titular de un permiso de conducción al que se le hubiera expedido duplicado por sustracción o extravío deberá devolver el original de éste, cuando lo encuentre, a la Jefatura Provincial de Tráfico que hubiere expedido el duplicado, la cual procederá a devolverlo a las autoridades competentes del Estado que lo haya expedido, a través de la oficina diplomática o consular, indicando los motivos por los que se ha sustituido.

Artículo 18 Canje del permiso por otro español equivalente

1. El titular de un permiso de conducción vigente expedido en cualquiera de estos Estados, que haya establecido su residencia normal en España, podrá solicitar en cualquier momento de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que desee obtenerlo, el canje de su permiso de conducción por otro español equivalente.

A la solicitud en el modelo oficial, suscrita por el interesado, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo III.

2. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, después de comprobar, en su caso, la autenticidad, validez y vigencia del permiso presentado, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado.

3. La resolución a que se refiere el apartado anterior, con indicación del Estado que haya expedido el permiso y los datos que figuren en el mismo, se harán constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 19 Canje de oficio

1. Las Jefaturas Provinciales de Tráfico procederán al canje de oficio de los permisos de conducción expedidos en cualquiera de estos Estados:

a) Cuando, a consecuencia de la aplicación de la normativa española a sus titulares, sea necesario imponer adaptaciones, restricciones u otras limitaciones en personas, vehículos o de circulación durante la conducción.

b) Cuando su titular haya sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, a los efectos de poder aplicarle las disposiciones nacionales relativas a la restricción, la suspensión, la retirada o la pérdida de vigencia del permiso de conducción.

c) Cuando sea necesario para poder declarar la nulidad o lesividad del permiso de conducción en cuestión.

2. Para poder efectuar el canje de oficio será necesario que el titular del permiso tenga su residencia normal en España.

3. La resolución que a tales efectos se dicte por la Jefatura Provincial de Tráfico con indicación del Estado que haya expedido el permiso de conducción y los datos que figuren en el mismo, se harán constar en el Registro de conductores e infractores.

Artículo 20 Remisión del permiso canjeado

Efectuado el canje del permiso de conducción por otro español equivalente, ya sea de oficio o a solicitud de su titular, se remitirá el permiso canjeado por la Jefatura Provincial de Tráfico a las autoridades competentes del Estado que lo haya expedido, a través de la oficina diplomática o consular, indicando los motivos del canje efectuado.

Sección 2

De los permisos expedidos en terceros países

Artículo 21 Permisos válidos para conducir en España

1. Son válidos para conducir en España los siguientes permisos de conducción:

a) Los nacionales de otros países que estén expedidos de conformidad con el anexo 9 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o con el anexo 6 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre la circulación vial, o que difieran de dichos modelos únicamente en la adición o supresión de rúbricas no esenciales.

b) Los nacionales de otros países que estén redactados en castellano o vayan acompañados de una traducción oficial. Se entenderá por traducción oficial la realizada por los intérpretes jurados, por los cónsules de España en el extranjero, por

los cónsules en España del país que haya expedido el permiso, o por un organismo o entidad autorizados a tal efecto.

c) Los internacionales expedidos en el extranjero de conformidad con el modelo del anexo 10 del Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, o de acuerdo con los modelos del anexo E de la Convención Internacional de París, de 24 de abril de 1926, para la circulación de automóviles, o del anexo 7 del Convenio Internacional de Viena, de 8 de noviembre de 1968, sobre circulación por carretera, si se trata de naciones adheridas a estos Convenios que no hayan suscrito o prestado adhesión al de Ginebra.

d) Los reconocidos en particulares convenios internacionales multilaterales y bilaterales en los que España sea parte y en las condiciones que en ellos se indiquen.

2. La validez de los permisos a que se refiere el apartado anterior estará condicionada a que se cumplan los siguientes requisitos:

a) Que el permiso de conducción se encuentre en vigor.

b) Que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención de un permiso español equivalente.

c) Que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiriera su residencia normal en España, debidamente acreditada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, salvo que, tratándose de los permisos a que se refiere el párrafo d) del apartado anterior, se haya establecido otra norma en el correspondiente convenio.

Si su titular no acreditara la residencia normal en España, aquellos permisos solamente serán válidos para conducir en nuestro país si no han transcurrido más de seis meses desde su entrada en territorio español en situación regular, de acuerdo con lo establecido en la referida Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero.

3. Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el párrafo c) del apartado anterior, los permisos a que se refiere el apartado 1 carecerán de validez para conducir en España y, si sus titulares desean seguir haciéndolo, deberán obtener un permiso de conducción español, previa comprobación de los requisitos y superación de las pruebas correspondientes.

Artículo 22 Canje de los permisos de conducción por su equivalente español

1. Una vez transcurrido el plazo indicado en el párrafo c) del apartado 2 del artículo anterior, el titular del permiso de conducción podrá seguir conduciendo en España previo canje del permiso por su equivalente español en los siguientes supuestos:

a) Cuando se trate de los permisos a que se refiere el apartado 1.párrafo d) del artículo 21 y en el convenio particular esté autorizado su canje, que se realizará de acuerdo con las condiciones que se indiquen en el citado convenio.

b) Cuando se trate de los permisos a que se hace referencia en el apartado 1. párrafos a) y b) del artículo 21, siempre que su titular reúna los siguientes requisitos:

1.º Que supere la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general a que hace referencia el artículo 49.2, que tendrá una duración máxima de 30 minutos.

2.º Que acredite haber estado contratado como conductor profesional, por un tiempo no inferior a seis meses, por empresa o empresas legalmente establecidas o con sucursal en España, las cuales justificarán esta circunstancia aportando, además, los documentos de afiliación y cotización a la Seguridad Social.

La consideración de conductor profesional, a los efectos señalados en el párrafo anterior, se entenderá en los términos previstos en el 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.

3.º Que no esté privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos de motor y ciclomotores, ni se halle sometido a suspensión o intervención administrativa del permiso o licencia de conducción que posea.

2. El titular del permiso de conducción podrá canjearlo por su equivalente español en el momento en que haya adquirido su residencia normal en España, sin tener que esperar a que transcurra el plazo máximo de seis meses a que se refiere el párrafo c) del apartado 2 del artículo anterior.

Artículo 23 Procedimiento para solicitar el canje de los permisos de conducción por su permiso equivalente español

1. El interesado en proceder al canje de su permiso de conducción por su equivalente español deberá dirigir a la Jefatura Provincial del Tráfico que lo desee, su solicitud en el modelo oficial suscrita por el mismo, acompañada de los documentos que se indican en el anexo III.

2. A fin de comprobar la autenticidad, validez y vigencia del permiso de conducción, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá solicitar los informes que, en atención a las circunstancias, estime procedentes, incluido el certificado emitido por el organismo que lo hubiera expedido, visado y traducido, en su caso, por la correspondiente oficina diplomática o consular, en el que se especifiquen los vehículos cuya conducción autoriza y demás características del permiso.

3. La Jefatura Provincial de Tráfico a la que se dirija la solicitud, previos los trámites que estime oportunos, concederá o denegará, según proceda, el canje solicitado, circunstancia que, con indicación del país que haya expedido el permiso, los datos de éste y de su titular, se hará constar en el Registro de conductores e infractores. Si en el convenio que, en su caso, existiera no se dispusiera otra cosa, el permiso de conducción original será devuelto al país de expedición.

4. En el permiso de conducción español expedido como consecuencia del canje, así como en las sucesivas prórrogas de vigencia, duplicados o cualquier otro trámite que se realice con éste, se hará constar la circunstancia de que procede del canje de otro permiso de conducción expedido en un país no comunitario.

(31)

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

La aplicación del art. 384 inciso último del CP ofrece dudas en la conducción de determinados vehículos, esto es, las motos de competición y minimotos. En lo referente a las motos de competición, cuando con ellas se circula en vía pública y por tanto fuera de los lugares permitidos sin haber obtenido permiso o licencia, se trata de una conducta subsumible en el tipo. En efecto, el art 11 del Anexo 2 RGCir prescribe que los participantes que circulen fuera del espacio delimitado para la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, no siéndoles de aplicación la normativa especial referida a las pruebas deportivas (32).

En el caso de las minimotos, la Directiva 2002/24/CE dispone que son de utilización exclusiva en circuitos cerrados autorizados y en terrenos particulares de uso individual. Está prohibida su circulación por vías públicas aceras, zonas peatonales o vías privadas de uso comunitario. Se hallan excluidas de la definición de vehículo de motor del art. 1 del Reglamento de Seguro Obligatorio y por tanto no les afectan las obligaciones correspondientes (RD 1507/2008 de 12-9).

La prohibición legal y absoluta de circulación de estos vehículos por vías públicas hace que no les sea de aplicación el régimen de autorización previa para la conducción y circulación del art. 60 y ss LSV. La formulación típica excluye la subsunción. En efecto la expresión "... sin haber obtenido permiso o licencia", hace referencia inequívoca a la conducción de vehículos de motor y ciclomotores respecto de los que cabe la autorización administrativa para transitar por vías públicas, previo cumplimiento de los requisitos legales.

Los vehículos de motor para poder circular por ellas deben estar sujetos a los tipos homologados según la reglamentación del Anexo 1 del RG Veh aprobado por RD 2822/1998 de 23-12 y en particular de conformidad con las Directivas 70/156, 74/150 y 92/61 de la CEE. El procedimiento corresponde al Ministerio de Industria. Han de obtener la matriculación con posterioridad a la inspección técnica y finalmente la autorización para la circulación. Todo ello de acuerdo con lo previsto en los arts. 1, 5, 21 y 25 del Reglamento.

Las minimotos y vehículos similares no cumplen estos requisitos no los pueden cumplir, dada la ausencia de homologación europea y la prohibición citada de ser conducidas por las vías públicas.

La prohibición de circulación tiene otro fundamento normativo en el art. 61.1 LSV por lo que su incumplimiento puede constituir ilícito administrativo del art. 65 LSV. De todos modos, al hallarnos ante vehículos de motor en el sentido de la definición del apartado 9 del Anexo 1 LSV, su conducción por las vías públicas si que puede dar lugar a los demás delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 a 383 CP.

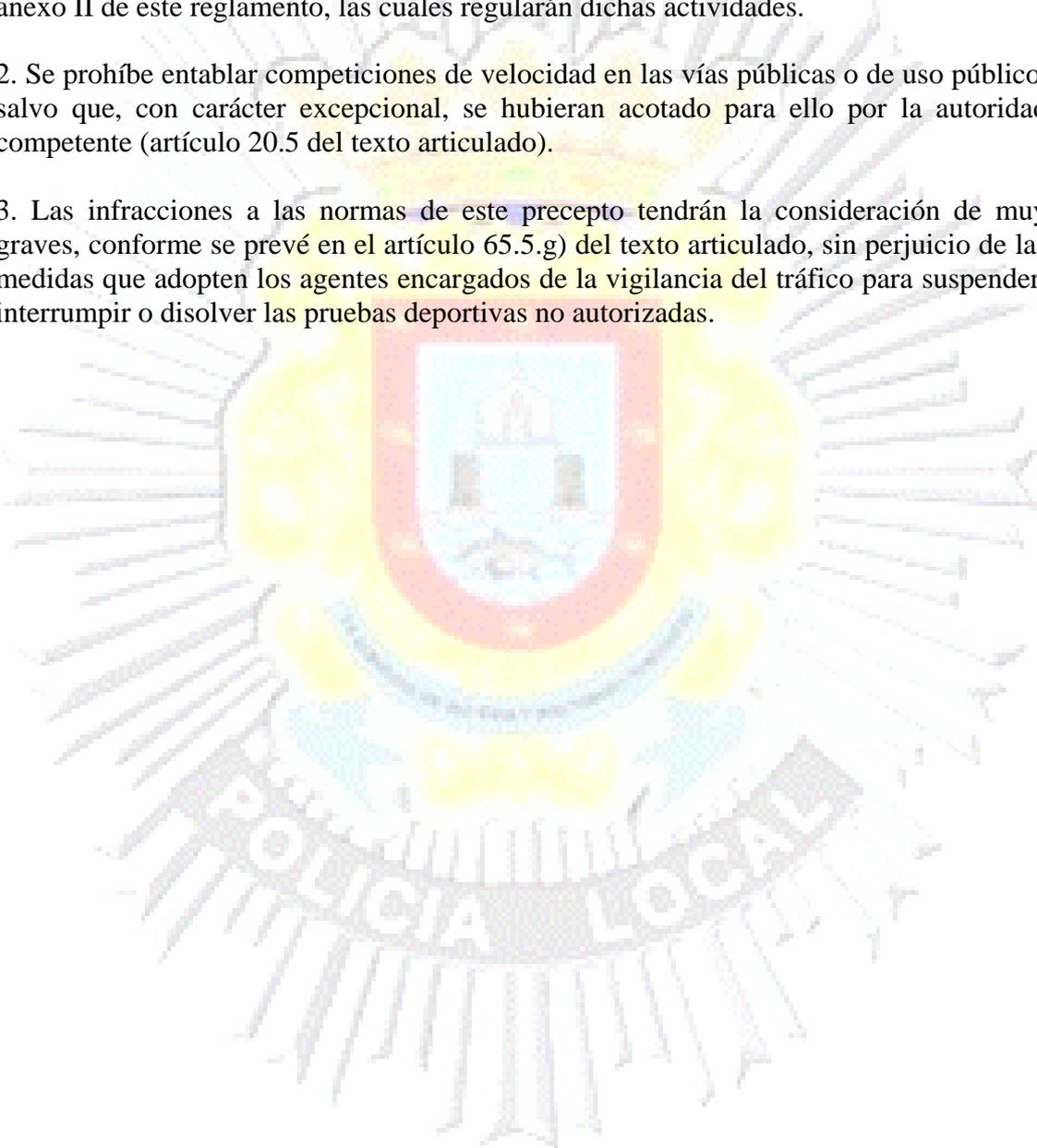
En consecuencia, se considerará delito del art. 384 inciso 3 CP la conducción de las motos deportivas fuera de los recintos habilitados para las pruebas. Sin embargo, no se considerará tal delito cuando se trate de minimotos o minibikes.

(32)

Aquí además de hacer referencia del Anexo II como desarrollo del art. 55.1 del RGCir, haría referencia al apartado 2 del mismo artículo, siendo los mismos los siguientes:

Artículo 55 Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos

1. La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como la realización de marchas ciclistas u otros eventos, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el anexo II de este reglamento, las cuales regularán dichas actividades.
2. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente (artículo 20.5 del texto articulado).
3. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de muy graves, conforme se prevé en el artículo 65.5.g) del texto articulado, sin perjuicio de las medidas que adopten los agentes encargados de la vigilancia del tráfico para suspender, interrumpir o disolver las pruebas deportivas no autorizadas.



(33)

Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial.

Participación

Los delitos abordados en esta Circular en los que la conducta típica es la conducción de vehículos de motor son de propia mano en el sentido de que su naturaleza excluye la coautoría y autoría mediata (STS 4 de diciembre de 2009) y permite las demás formas de participación. Su punición se funda en que la acción de conducir un vehículo no es una “condición, cualidad o relación personal del sujeto activo” (art. 65.3), sino mera actividad de hecho que no impide trasladar el injusto de la acción con plenitud al partícipe (art. 65.3). Son en particular los casos en que conscientemente se induce o presta el coche al que no puede conducir por no haber obtenido nunca el permiso.

La ley 18/2009 introduce nuevas perspectivas en la materia objeto de examen. El art. 9 bis b) LSV impone al titular la obligación de “impedir que el vehículo sea conducido por quienes nunca hubiesen obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente”. El incumplimiento de esta obligación da lugar a la infracción grave sancionada en el art. 65.4 v) de la LSV.

En una primera aproximación argumental se podría entender que los casos mencionados de cooperación necesaria han sido convertidos en ilícitos administrativos y por tanto extraídos de la norma punitiva. Desde la óptica del principio de intervención mínima al imponerse sanción administrativa, antes inexistente, la respuesta penal devendría innecesaria.

El argumento debe rechazarse, por cuanto existen diferencias sustanciales entre el ilícito administrativo y el penal. El primero se funda en un comportamiento omisivo “no impedir”, referido no solo al momento inicial sino a momentos posteriores en que no se impide la ilícita conducción. El penal por el contrario a la actuación positiva de prestar o ceder el vehículo en el momento único de consumación de la acción del tipo de participación.

De acuerdo con el citado art. 9 bis, el deber reseñado junto al de facilitar el número del permiso de conducir del tercer conductor (a quien está obligado a identificar) o la copia de la autorización administrativa si no figura en el Registro de Conductores, recaen en el conductor habitual o arrendatario a largo plazo cuando el titular así lo haya comunicado al Registro.

En el Anexo I LSV tras la ley 18/2009 se incluye un apartado 1 bis “conductor habitual” con la siguiente redacción :”a los exclusivos efectos previstos en esta Ley será la persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesario, que estará inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, ha sido designada por el titular de un vehículo, previo su consentimiento, en virtud de lo dispuesto en el art. 9 bis, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo”.

Los cooperadores necesarios en estos serán normalmente el conductor habitual y el arrendatario a largo plazo.

El titular puede seguir siéndolo en la medida que conserve facultades que le permiten llevar a cabo los actos típicos.

En cualquier caso más que a conceptos normativos de la legislación administrativa debe atenderse a argumentos de la realidad de las cosas. En definitiva la cooperación necesaria la puede llevar a cabo toda persona que por cualquier otro título disponga del vehículo y lo ceda a tercero en las mismas condiciones.

La conformación adecuada del tipo subjetivo exige que la consciente cesión o préstamo del vehículo lo sea para la utilización en un momento cercano temporalmente a aquel en tiene lugar.

En consecuencia, es punible a título de cooperación necesaria en el delito del art. 384 inciso último del CP, la conducta de aquellos que ceden o prestan el vehículo para su conducción inmediata o cercana en el tiempo a quien nunca ha obtenido permiso o licencia, con plena consciencia de dicha carencia.



(34)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

Aunque ha existido cierto debate doctrinal sobre si este delito debe ser considerado un delito de lesión o de peligro y dentro de estos últimos, si ha de ser considerado de peligro concreto o abstracto, la jurisprudencia generalmente lo ha considerado un delito de peligro abstracto que no requiere la lesión de los bienes jurídicos personales de los usuarios de la vía y que existe aunque no lleguen a pasar por la vía otros conductores o si haciéndolo, no sufre lesión alguna.

Así, no exige por lo tanto el tipo la concreción del peligro en bienes individuales, aunque la referencia a la generación de un grave riesgo debe implicar algo más que la mera infracción de la norma y por ello cabría excluir el reproche penal, si a pesar de la realización de la conducta típica, se comprueba que se ha excluido de antemano todo posible peligro para bienes individuales.

No obstante también existe algún pronunciamiento jurisprudencial que exige que el peligro sea concreto, de modo que perturbe gravemente la seguridad del tráfico con peligro para personas o bienes.

Orts Berenguer y Ferrandis Ciprián consideran que el umbral mínimo para integrar el tipo vendrá determinado por la idoneidad de la conducta para lesionar el bien jurídico protegido, idoneidad que se evidenciaría cuando a consecuencia de ella derive una alta probabilidad de lesión para la vida e integridad de las personas atendidas las particulares con las que se lleve a cabo el comportamiento típico, así como las demás circunstancias que rodeen el mismo (tipo de carretera, circunstancias temporales y climatológicas-lluvia, niebla, hielo, oscuridad, etc.-).

Para Gutierrez Rodriguez/García del Blanco/Martín Lorenzo/Sanz-Diez de Ulzurrun Lluch no es suficiente con que se cree algún tipo de incomodidad para el tráfico ni tampoco con que se obstaculice. Es preciso que la conducta suponga un foco de riesgo colectivo, es decir, que la conducta revista una peligrosidad abierta por la indeterminación de los resultados lesivos que puedan producirse. Deberá analizarse en cada caso concreto la peligrosidad de la conducta y excluir del ámbito típico aquellas que no reúnan la suficiente entidad.

Para valorar la gravedad del peligro debe atenderse a las características de la vía sobre lo que actúa el sujeto (anchura, visibilidad, momento del día, iluminación, densidad de tráfico...), los medios por éste utilizados y la situación en la que permanece la vía tras su actuación. El peligro generado deberá considerarse grave cuando pueda afirmarse, una vez producida la modificación de las condiciones de seguridad de la vía o su no restablecimiento, que existe un alto grado de probabilidad de que se produzca un accidente de circulación, con posible lesión para la vida o la integridad física de las personas, como consecuencia del estado que presenta la vía tras la realización de la conducta típica.

La jurisprudencia menor ha atendido a distintos criterios para dar por cumplido o no el requisito de la gravedad de peligro. Así, ha considerado que el riesgo es grave cuando es alta la probabilidad de que se produzca la lesión de los bienes jurídicos personales conectados mediatamente con la seguridad del tráfico. Sin embargo, no ha apreciado delito cuando el estacionamiento antirreglamentario en la carretera no supone una alteración real y verdadera y objetiva de las condiciones de seguridad del tráfico viario, dada la escasez del mismo, el lugar que ocupaba el vehículo, la pequeña población donde se produjo y la hora de los hechos. Tampoco ha considerado

concurrente este tipo delictivo en aquellos supuestos en los que más que un riesgo existía una simple incomodidad.

(35)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

El obstáculo ha de estar en un lugar en el que no sea previsible su ubicación y en el que el conductor no pueda sospechar que existan esos objetos o sustancias y, por tanto, no esté en condiciones de sortearlos. Para valorar la imprevisibilidad es necesario acreditar las circunstancias concretas en que el obstáculo fue colocado en la calzada.

La jurisprudencia ha sido controvertida en cuanto a la consideración como obstáculo de un vehículo a motor o ciclomotor que circula de forma excesivamente lenta, de tal manera que entorpezca la circulación, considerando muchos autores que estos deben reconducirse a la conducción temeraria en caso de que exista concreto peligro y considerados atípicos en otro caso.

Un supuesto que podría reconducirse a este tipo penal es el del peatón que irrumpe en una autovía creando un grave riesgo para la seguridad vial. Si como acabamos de ver puede apreciarse el tipo penal en el caso del vehículo que circula a velocidad excesivamente lenta, parece que no debería existir ningún obstáculo para incluir este supuesto que en todo caso tendría cabida en el último inciso del 385.1 (“o por cualquier otro medio”).

Responsabilidad penal por generación de un riesgo grave para la circulación (385.1 CP).

Con la anterior redacción del art. 385 algunos autores se habían manifestando en contra de la posibilidad de exigir responsabilidad a estos sujetos por las carencias de seguridad más graves que presentan nuestras carreteras.

Así supuestos de hecho como el mal diseño de un cruce, un acceso peligroso, una mediana improvisada, una obra mal señalizada que podrían ser considerados como obstáculos imprevisibles, o el deterioro de la señalización que podría considerarse como un daño en la señalización, eran atípicos, al no poder subsumirse en el antiguo 385.1 que exigía una alteración de la seguridad que dejaba fuera del tipo a los defectos originados de trazado, construcción o señalización de la vía.

Una vez eliminada la expresión “alterar la seguridad de la vía” no hay dificultad para considerar típicas todas estas conductas. El mal diseño o construcción de una carretera puede incardinarse en el art.385.1, siempre que sea capaz de generar un riesgo grave para la circulación y esta situación de riesgo grave no se generará, por ejemplo, en los casos de los puntos negros si los mismos están adecuadamente señalizados.

Supuestos de hecho como los de la SAP Granada, sec 1ª, 326/2001, de 9 de julio, en la que se absuelve al jefe de demarcación de carreteras de Andalucía Oriental de los delitos de homicidio por imprudencia grave y prevaricación por su responsabilidad en las condiciones de trazado y señalización de la llamada “carretera de la muerte” podrían tener cabida en este tipo penal.

También podrían caer dentro del ámbito de aplicación de este delito los hechos acaecidos en la curva del kilómetro 28 de la carretera M-607 de Colmenar Viejo en que aparentemente existían errores tanto en el diseño de la curva como en su señalización.

Otro supuesto común en la práctica y que puede tener cabida en este tipo penal es el de la utilización de pinturas plásticas deslizantes. Es muy común la utilización de

estas pinturas especialmente en zonas urbanas, por ejemplo, para los pasos de cebra, que convierten la calzada en una pista de patinaje para algunos usuarios como los motoristas. Aunque no puedan tener cabida en el derramamiento de sustancias deslizantes, siempre pueden subsumirse en la cláusula general “o por cualquier otro medio”.

También podría tener cabida en este apartado el supuesto de los badenes y bandas transversales comúnmente utilizados para obligar a los conductores a reducir la velocidad en tramos urbanos y que no respetan la normativa existente en la materia (Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, del Ministerio de Fomento que rige en defecto de normativa técnica específica de las CCAA) y que en ocasiones pueden generar un grave riesgo para la circulación.



(36)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

La aplicación práctica de este supuesto del art. 385.1 es escasa porque la mayor parte de los supuestos de derramamiento de sustancias son imprudentes. Es necesario que la sustancia pueda producir un deslizamiento o un incendio que afecte a los usuarios de la vía.

Entre los supuestos de hecho a los que la jurisprudencia ha aplicado este tipo delictivo se encuentran.

- El de los que realizando un traslado de tierra con camiones arrojaron barro sobre la calzada, transformándola en una superficie deslizante que causó varios accidentes (SAP Segovia, Sec. 1ª, 39/2005, de 23 de septiembre).

- El del derramamiento de 80 litros de gasoil en el suelo de una calzada en pendiente, llegando a cubrir 50 m. de largo (SAP Alicante, Sec.3ª, 369/1999, de 22 de mayor).

- El derramamiento de gasóleo sobre la calzada proveniente de una garrafa que se encontraba en el interior del vehículo (SAP Asturias, Sec. 2ª, 87/2001, de 5 de abril).



(37)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

La LO 15/2007 ha modificado la redacción de este inciso del art. 385.1 para aclarar el mismo, sustituyendo la expresión “mutación o daño” por la más clara “mutación, sustracción o anulación” de la señalización que sitúa dentro del tipo supuestos como el de arrancar la señal, más graves que el estricto daño material proyectado sobre ella.

Como señala la Circular 10/2011 de la FGE, sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial, el daño material es irrelevante si no altera la funcionalidad de la señal; si la altera, cabe la subsunción de esta conducta en la mutación o anulación.

La anulación ha de entenderse como toda conducta que haga perder a la señal su finalidad orientadora, de información, advertencia o prescripción para la que ha sido establecida (arts. 144-172 RGCir), entendiéndose comprendidas conductas como tapar la señal, realizar alteraciones en ella o en su entorno que supriman la visibilidad o induzcan a confusión (arts, 58.2 y 3 LSV).

La doctrina ha venido limitando la aplicación de este supuesto a los casos en que las señales afectadas guardan relación directa y sustancial con la seguridad del tráfico, puesto que solo la alteración de las de esta clase es capaz de producir el grave riesgo típico. Así, no provocan el riesgo típico las alteraciones de señales que contienen indicaciones generales o de carriles, las que contienen indicaciones sobre estacionamiento, prohibiciones acústicas...

Sin embargo, en mi opinión la afirmación anterior no puede mantenerse y no se desprende de la lectura del tipo penal que no especifica un tipo concreto de señalización sobre la que deba recaer la conducta típica por lo que no se entiende la restricción de la aplicación del tipo únicamente a supuestos de señales que tengan una relación directa con la seguridad vial como sería una señal meramente informativa de una dirección a la entrada de una autopista que ha sido alterada con un spray para adaptarla a la lengua local. Si como consecuencia de esta conducta, se imposibilita o dificulta la comprensión de la señal, esto causará dudas en el conductor y necesariamente un riesgo grave para la seguridad vial si tenemos en cuenta las características circundantes como pueden ser el afectar una vía, como es una autopista, donde la velocidad es alta.

En mi opinión, por tanto, no puede limitarse al aplicación de este tipo penal a una clase concreta de señalización y debe analizarse en el caso concreto, si la alteración en la señalización por las circunstancias concurrentes tiene una incidencia sobre la seguridad vial apta para poder subsumirla en el tipo.

(38)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

Aunque algunos autores han señalado que este tipo penal recoge una modalidad de comisión por omisión, toda vez que en el referido número se exige que el no hacer origine un resultado (de riesgo), en mi opinión nos encontramos ante un tipo de omisión pura, puesto que lo que se castiga en eles no restablecer la seguridad de la vía por quien tiene la obligación de hacerlo.

En el caso de que para un sujeto concreto la obligación se derive de una conducta anterior, por ejemplo, haber derramado gasoil sobre la vía, si esa conducta fue imprudente, entonces la condena lo será por la vía del art. 385.2, si el derramamiento del gasoil hubiese sido doloso, aunque solo sea por dolo eventual, entonces la condena lo será por el tipo del 385.1, ya que la relación entre ambos números del art.385 es de alternatividad.

Lo que se está castigando es el no corregir lo que entorpece y disminuye las garantías de una tranquila utilización de las vías. El restablecimiento de la seguridad supondría arreglar lo que estaba menoscabando por una acción o acontecimiento precedente, ya sea por el simple desgaste producido por el uso, por el paso del tiempo, por la influencia de las condiciones climáticas, por el desgaste de materiales o por una acción imprudente del que ahora omite la corrección de lo causado. No obstante, el no restablecimiento no equivale al establecimiento de la inseguridad, sino a la prolongación de esta o mejor a no poner punto final a la misma. La inseguridad es anterior a la omisión y no es fruto de ella.

En cuanto a que debe entenderse por restablecer la seguridad, se ha subrayado que equivale a la restauración de las condiciones objetivas de la vía que aseguran una circulación sin riesgos para los bienes jurídicos, cualquiera que fuera la causa que las hubiera lesionado. Si el verbo “restablecer” lo entendemos en el sentido de que el 385.2, presupone una previa alteración de la seguridad de la vía que reúna los requisitos para típica del art. 385.1, entonces la utilidad de este precepto se vería muy mermada y solo podría ser aplicable en aquellos supuestos en los que la alteración que exige el art. 385.1, se hubiera cometido por imprudencia, ya que al ser este tipo doloso, no sería posible la condena por el mismo.

Los sujetos activos de este tipo delictivo pueden ser, por tanto, quienes hayan alterado la seguridad de la vía fortuitamente o por imprudencia y que asumen por mandato legal la obligación de restablecerla, también pueden serlo los funcionarios públicos que tienen entre sus funciones la de restablecer la seguridad cuando tienen conocimiento de la situación de riesgo (a ellos nos referiremos en el siguiente apartado); y, en general, todo aquel para el que exista una obligación legal o contractual de restablecer la seguridad.

En la práctica, la aplicación de este precepto se ha venido reduciendo a los casos de los particulares que crean la situación de riesgo por imprudencia o fortuitamente y que no adoptan con posterioridad las medidas para eliminarla, aunque en algunas sentencias vemos que erróneamente, en mi opinión, se ha condenado en estos supuestos por el 385.1.

Por último, es necesario señalar que para que concurra el tipo del art. 385.2, es necesario que el sujeto tenga la capacidad, competencia y medios para poder restaurar la seguridad en el caso concreto.

Responsabilidad penal por no restablecer la seguridad de la vía (art. 385.2 CP).

Esta segunda previsión del art. 385 permite considerar típicos los comportamientos de los funcionarios que una vez que tienen conocimiento de la situación de riesgo (obstáculo, sustancia deslizante, deficiencias de la vía...), incumplen su obligación de restablecer la seguridad vial.

Los funcionarios son responsables incluso en el caso en el obstáculo haya sido creado dolosamente por un tercero. En ese caso, un mismo hecho podría dar lugar a la responsabilidad penal del tercero ex art.385.1 y a la del funcionario por el art.385.2, aun que sorprende que nunca se observe esto en la práctica de nuestros tribunales.

También se produciría responsabilidad por el art. 385.2 de autoridades y funcionarios en los supuestos de mal diseño o mal trazado originarios, cuando una vez conocidos no adoptan medidas para señalarlos debidamente o eliminarlos. A este respecto y para construir el dolo, resulta muy relevante el informe sobre el estado de la vía que los agentes de tráfico realizan cada vez que se produce un accidente y que remiten al titular de la vía.

Así mismo, puede exigirse responsabilidad en aplicación de este tipo penal a contratistas y concesionarias cuando incumplen su obligación de restablecer la seguridad viaria. Piénsese, por ejemplo, en el caso de una concesionaria de autopista que no limpia la autopista en los supuestos en los que esta se ha quedado bloqueada a causa de la nieve, produciéndose numerosos accidentes como consecuencia de ello. En este supuesto, ayudaría a construir el dolo, por ejemplo, el hecho de que la concesionaria no contase con los medios personales y materiales necesarios para responder ante este tipo de situaciones, para lo que resultaría muy conveniente que a la hora de otorgar la concesión, la Administración competente, en uso de sus facultades de inspección y control, hiciese un diagnóstico de riesgos que han de cubrirse y de medios que han de tenerse a disposición.

En cualquier caso, debemos tener en cuenta que para exigir responsabilidad a autoridades, funcionarios, concesionarias o contratistas es necesario que los mismos tengan capacidad real de actuar, es decir, que lo que se les exige es que hagan todo aquello que esté en sus manos para recuperar las condiciones de seguridad de la vía, siempre que puedan hacerlo sin riesgo propio ni de terceros. En los casos de omisión de las obligaciones de mantenimiento y conservación de las carreteras, será necesario que se cuente con la partida presupuestaria correspondiente para frente a las obras. En los supuestos en los que sea materialmente imposible llevar a cabo el restablecimiento, será suficiente señalar el peligro para avisar al resto de usuarios.

Por último y a pesar de la reivindicación que se realiza en este trabajo a favor de la aplicación del art. 385 a estos supuestos que parecen olvidados en la práctica de nuestros tribunales, tampoco puede caerse en la exigencia de una responsabilidad objetiva. La exigencia de responsabilidad en casos de estructuras jerarquizadas de poder, como las que existen en todos estos supuestos, no es un ejercicio fácil y ha de realizarse siempre con pleno respeto al principio de culpabilidad. Hay que comprobar si se han cumplido los deberes de supervisión e inspección; si se ha realizado con anterioridad a los hechos una adecuada identificación de los riesgos y se han dispuesto los medios materiales y humanos con los que hay que contar para hacer frente a ellos; si se ha elegido al personal adecuado y este ha sido dotado de los medios necesarios. Para todo ello, puede resultar ilustrativa la jurisprudencia construida en relación al art. 316 CP.

Debe huirse de la construcción de una responsabilidad objetiva en la aplicación de este tipo penal, pero que la determinación de una responsabilidad penal respetuosa con el principio de culpabilidad requiera una adecuada investigación de los hechos que en

ocasiones puede resultar complicada, no puede llevarnos a la inaplicación de un tipo penal que puede contribuir a mejorar las cifras de siniestralidad. Entre la responsabilidad objetiva y la situación actual en la que estos supuestos acaban siempre en la vía civil o simplemente con una sanción del órgano administrativo competente, hay un largo camino que es necesario recorrer.



(39)

La dogmática penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los delitos contra la seguridad vial de Editorial Comares (Elena Agüero Ramón Llín, Agustín Hidalgo de Morillo Jiménez, Pablo Lanzarote Martínez y Helena María Prieto González).

A raíz de la LO 5/2010 el régimen del comiso se extiende a todos los delitos contra la seguridad vial, en los términos establecidos en los arts. 127 y 128 CP así, y de acuerdo con este último, no nos hallamos ante una medida obligatoria sino facultativa, fundada en el principio de proporcionalidad y flexibilidad debiendo tenerse en cuenta no solo las conductas recogidas en los concretos tipos penales, como las circunstancias del caso y del conductor. Por tanto, la adopción del comiso no resulta preceptiva en todo caso. En ese sentido se pronuncia la STS 475/2006 de 2 de mayo al decir que “si bien el comiso se entendió como pena hasta el Código de 1995, pues al antiguo art. 27 CP de 1973 lo incluía como pena accesoria, en el vigente Código ya no puede sostenerse dicha naturaleza puesto que no aparece incluida en dicho catálogo y por ello debe caracterizarse como una consecuencia accesoria de determinados delitos, lo cual, teniendo en cuenta la cláusula de proporcionalidad que incorpora el vigente art. 128 debe suponer que la aplicación del decomiso no debe entenderse preceptiva en todo caso por no tratarse de una pena accesoria. Por ello ha de ser solicitado esta medida por el Ministerio Fiscal o partes acusadoras (SSTS 30 de mayo de 1997 y 17 de marzo de 2003), de donde se deduce la necesidad de su planteamiento y debate en el juicio oral (STS 6 de marzo de 2001) y la resolución que lo acuerda ha de ser motivada (STS 12 de marzo de 2003)”.

Por otro lado, y como sanción que en definitiva es, se encuentra sometida a los principios de culpabilidad, proporcionalidad, pertinencia y legalidad (STS 1528/2002, de 20 de septiembre).

De igual modo y en virtud de la LO 5/2010, para los supuestos en los que se produzca un resultado imprudente cuya pena prevista legalmente sea superior al año, también cabrá la posibilidad del comiso, con lo cual los argumentos a favor de la adopción de esta medida se verían reforzados en aquellos supuestos en los que entra el juego el art. 382 CP, es decir, en aquellos en los que además de un delito contra la seguridad vial se produzca un resultado lesivo.

En definitiva, el comiso del vehículo de motor y del ciclomotor debería quedar limitado a aquellas conductas más graves o a los supuestos de reiteración delictiva, así y en primer término, a los delitos de conducción temeraria y con manifiesto desprecio de los arts. 380 y 381 CP por ser generadores de un intenso riesgo para la seguridad de los demás usuarios. En segundo lugar, para aquellos casos de reiteración de condenas próximas en el tiempo las cuales son indiciarias de un futuro y previsible riesgo para la vida o integridad de las personas, apreciable en delitos tales como la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes o superando la tasa de alcohol establecida, velocidad excesiva o incluso en alguno de los supuestos de conducción sin permiso del art. 384 CP.

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

De las consecuencias accesorias

Artículo 127

1. Toda pena que se imponga por un delito o falta dolosos llevará consigo la pérdida de los efectos que de ellos provengan y de los bienes, medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado, así como las ganancias provenientes del delito o falta, cualesquiera que sean las transformaciones que hubieren podido experimentar. Los unos y las otras serán decomisados, a no ser que pertenezcan a un tercero de buena fe no responsable del delito que los haya adquirido legalmente.

El Juez o Tribunal deberá ampliar el decomiso a los efectos, bienes, instrumentos y ganancias procedentes de actividades delictivas cometidas en el marco de una organización o grupo criminal o terrorista, o de un delito de terrorismo. A estos efectos se entenderá que proviene de la actividad delictiva el patrimonio de todas y cada una de las personas condenadas por delitos cometidos en el seno de la organización o grupo criminal o terrorista o por un delito de terrorismo cuyo valor sea desproporcionado con respecto a los ingresos obtenidos legalmente por cada una de dichas personas.

2. En los casos en que la ley prevea la imposición de una pena privativa de libertad superior a un año por la comisión de un delito imprudente, el Juez o Tribunal podrá acordar la pérdida de los efectos que provengan del mismo y de los bienes, medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado, así como las ganancias provenientes del delito, cualquiera que sean las transformaciones que hubieran podido experimentar.

3. Si por cualquier circunstancia no fuera posible el comiso de los bienes señalados en los apartados anteriores de este artículo, se acordará el comiso por un valor equivalente de otros bienes que pertenezcan a los criminalmente responsables del hecho.

4. El Juez o Tribunal podrá acordar el comiso previsto en los apartados anteriores de este artículo aun cuando no se imponga pena a alguna persona por estar exenta de responsabilidad criminal o por haberse ésta extinguido, en este último caso, siempre que quede demostrada la situación patrimonial ilícita.

5. Los que se decomisan se venderán, si son de lícito comercio, aplicándose su producto a cubrir las responsabilidades civiles del penado si la ley no previera otra cosa, y, si no lo son, se les dará el destino que se disponga reglamentariamente y, en su defecto, se inutilizarán.

Artículo 128

Cuando los referidos efectos e instrumentos sean de lícito comercio y su valor no guarde proporción con la naturaleza o gravedad de la infracción penal, o se hayan satisfecho completamente las responsabilidades civiles, podrá el Juez o Tribunal no dec

retar el decomiso, o decretarlo parcialmente.

(40)

En la mayoría de las imputaciones que se realizan por delitos de la seguridad vial, el imputado no queda detenido, es decir, que después de realizar las diligencias correspondientes, se le entrega citación para comparecer en el juzgado marchándose de las dependencias policiales y si le entregamos el vehículo a un acompañante (que reúna los requisitos para poder hacerse cargo del mismo) no tenemos la garantía de que no vuelva a conducir el vehículo. También es verdad que puede coger otro vehículo pero con el que ha cometido el delito ese día no va a volver a cometer otro delito. Un ejemplo: le hemos instruido un atestado por conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas y le hacemos entrega del vehículo al acompañante que no va bajo dichos efectos y tiene permiso de conducción. Unos metros más adelante el imputado le hace parar al nuevo conductor el vehículo y que le vuelva a dejarle conducir, ya que, el coche es suyo, accediendo a dicha petición y metros más adelante, atropella a un peatón que estaba cruzando un paso de peatones con resultado fatal. Ese cargo de conciencia no lo quiero tener y me aseguraré que ese día no vuelva a conducir, al menos, el mismo vehículo.

