

# **Amando Baños Rodríguez**

*con la colaboración de Jordi Morales Dumanjó*

## **COMENTARIOS AL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL EN 2 TOMOS**

### **TOMO I**

**Introducción, antecedentes, disposiciones legales, acontecimientos, organizaciones y definiciones no incluidas en el texto de la Ley.**

***Revisados y actualizados a 01 de enero de 2022***

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

***Incluye referencias a otras normas que afectan al tráfico y a la seguridad vial. También se encuentra derecho comparado de otros países.***

***Al actualizarse muy a menudo, se puede solicitar la última versión en el correo: [amando@mun-do-r.com](mailto:amando@mun-do-r.com)***

***También se pueden consultar otros trabajos relacionados con la seguridad vial y los transportes en [www.traficoytransportes.com](http://www.traficoytransportes.com)***

## INTRODUCCIÓN

Este trabajo, que he dividido en 2 tomos, se propone:

### **En su Tomo I (páginas 1 a 240):**

- Examinar los antecedentes en materia de legislación de tráfico.
- Enumerar la normativa vigente.
- Nombrar las organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad vial.
- Recordar cuales fueron los principales hitos en el desarrollo de todos los aspectos relacionados con la movilidad.
- Añadir numerosas definiciones a las que figuran en el Anexo I del texto refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

### **En su Tomo II (páginas 241 a 814):**

- Comentar artículo a artículo el Texto Refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.
  - Establecer sus conexiones con los reglamentos en la materia.
  - Compararlos con otras disposiciones existentes fuera de España.
  - Apartados específicos dedicados a sanciones, alcohol y drogas, gráficos, ...

Mientras que en Europa muchos países prefieren disponer de un Código de Circulación amplio con anexos que pueden ser actualizados, incluyendo incluso delitos relacionados con la seguridad vial, en nuestro país hemos optado, desde 1990, por una Ley de Seguridad Vial poco extensa, aunque va creciendo en cada reforma, desarrollada en varios Reglamentos, que a su vez cuentan con numerosos anexos que se actualizan mediante Reales Decretos o a través de órdenes ministeriales.

Dado que gran parte de la Ley de Seguridad Vial se repite en los Reglamentos, especialmente en el Reglamento General de Circulación, con el agravante de que no siempre coinciden y además la modificación de la ley implica, muchas veces, también la modificación “de facto” de los reglamentos, sería conveniente volver a codificar las normas de tráfico en un nuevo Código de Circulación, pero esta vez con valor de ley, evitando tantas remisiones a los reglamentos.

El término “Código de Circulación”, por otra parte, está muy arraigado en la memoria colectiva, es muy fácil de recordar y la Administración General del Estado parece ir en esta dirección al ofrecer en el B.O.E. toda la legislación actualizada de tráfico en un documento titulado “Código de Tráfico y Seguridad Vial”.

En lo que respecta a la actual Ley, como se verá a lo largo de este trabajo, nos encontramos con muchas incongruencias, una redacción poco afortunada y escaso cuidado en el uso de términos, lo que implica que se produzcan equívocos y dudas innecesarias.

La clave del éxito de una ley de seguridad vial es que sea razonable, fácilmente comprensible por aquellos a los que va destinada y que, siendo fácil de retener en la memoria, consiga implicar a todos los usuarios viales haciéndolos corresponsables de su cumplimiento.

## NORMATIVA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

### **NORMATIVA ESPAÑOLA. ANTECEDENTES DESDE 1700.**

- 1711 *Plan General de los Ingenieros de los Ejércitos y Plazas.*** Se crea por Felipe V, lo que luego será el Real Cuerpo de Ingenieros de España, mediante decreto expedido en Zaragoza, el 17 de abril. Este Cuerpo no sólo cumplía funciones castrenses, sino que se encargó también de la **construcción de caminos**, canales, puertos, otras obras públicas e incluso edificios religiosos.
- 1718 *Real Ordenanza e Instrucción*** de 4 de julio **para los Ingenieros, y otras personas.** El Rey Felipe V muestra su preocupación<sup>1</sup> por el estado de los caminos.
- 1720 *Reglamento General expedido por su Majestad*** en 23 de abril de 1720 **para dirección, y gobierno de los oficios de Correo Mayor y Postas de España, en los viajes que se hicieren**<sup>2</sup> (en Madrid, en la imprenta de Juan de Ariztia).
- 1749 *Instrucción de Intendentes***<sup>3</sup>. Incluye la obligación de señalar los empalmes de los caminos. (Biblioteca Virtual Defensa).
- 1749 *Primeras carreteras modernas.*** Reinando Fernando VI se comenzó y concluyó la carretera de Reinosa a Santander y algunos trozos de la carretera de Guadarrama.
- 1759 *Peones Camineros.*** Se crean al final del reinado de Fernando VI. Entre sus misiones estaban la vigilancia y mantenimiento de los caminos.
- 1759 *Real Cuerpo de Celadores - Guardamuelles.*** Se crea durante el reinado de Carlos III y son los antecesores de la Policía Portuaria.
- 1761 *Real Decreto***, de 10 de junio, **expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia** (Biblioteca virtualdefensa.es).

---

<sup>1</sup> EL REY, *Por cuanto conviniendo a mi servicio, y al bien de mis vasallos, tener noticias ... de las Ciudades..., sus distancias, la calidad de los Caminos..., estado de los Puentes..., de las Plazas de Guerra, Puertos de Mar..., como por el deseo que tengo de mandar hacer en los referidos Caminos, en los Puentes, y en otros parages, los reparos, y obras que se consideren convenientes, haciendo construir también nuevos Puentes, y abrir otros caminos ..., obviando rodeos y malos pasos...esperando Yo, que con la Paz podré poner en ejecución el ánimo que siempre he tenido de fomentar y costear estas obras con caudales de mi Real Hacienda*".

<sup>2</sup> *La red postal se componía de seis ejes radiales casi coincidentes con las posteriores seis carreteras nacionales radiales. Estas rutas postales se reconocen por las postas o relevos que, situados aproximadamente cada tres leguas, se ocupaban de la muda de caballos. Fueron creadas y vigiladas para facilitar el envío de los despachos reales, el traslado de los viajeros oficiales y la correspondencia pública. Existían los denominados "Correos de à pie", que hacían viajes llamados "à las veinte" pues tenían que andar 20 leguas cada 24 horas. La legua de posta medía 4.000 metros.*

<sup>3</sup> *Dispone: "Que en los parages donde se junten uno, dos ò más caminos, ó sendas, se ponga señal, que demuestre adonde se dirige cada uno de ellos".*

*También debían verificar «en que estado se hallan sus puentes, y los que convendrá reparar ó construir de nuevo, que caminos se podrán mejorar y acortar para obviar rodeos, y que providencias se podrán dar para su seguridad».*

- 1762 Reglas que deben observarse en todos los caminos del Reino.** Por Cédula del Consejo de 1 de noviembre<sup>4</sup>.
- 1772 Real Cedula para la conservación de los Caminos generales, construidos, y que se vayan construyendo en el Reino.** Madrid, en la Imprenta de Pedro Marín<sup>5</sup>.
- 1776 Real Decreto,** de 20 de diciembre, **estableciendo la Real y Suprema Junta de Correos.** Era el Tribunal Supremo, único y competente en diversos ramos, entre ellos los de Caminos y Posadas.
- 1778 Real Decreto sobre la circulación de carros y carruajes de correos y postas.** Expedido el 8 de octubre<sup>6</sup>.
- 1784 Real Cedula,** de 27 de abril de 1784, **para que se averigüen los portazgos, pontazgos y demás exacciones que se hacen por razón de tránsito: que se secuestren los ilegítimos; y que los dueños de los que continúen en la cobranza los inviertan en los fines de su imposición**<sup>7</sup> (Colección de Leyes, Reales decretos y órdenes, de 1729 a 1827, por D. Matías Brieva. Madrid, imprenta de Repullés, 1828).
- 1785 Dirección General de Caminos.** Creada por el Conde de Floridablanca, Secretario de Estado y Superintendente de Correos.
- 1785 Instrucción de Caminos.** Se dicta en Zaragoza el 12 de noviembre. Se confirma que los ciudadanos están obligados a participar en la conservación de los Caminos Reales y Públicos<sup>8</sup>, una norma que venía de antiguo (<http://www.carreteros.org>).
- 1794 Ordenanza General de Correos, Postas y Caminos.** Publicada en el Real Sitio de Aranjuez el 7 de junio.

<sup>4</sup> Disponía para proteger los caminos, en su art. 2: "Que se use de carros con rueda de llanta ancha, lisas ó rasas con tres pulgadas de huella à lo menos, sin que sobresalgan los clavos; observándose lo mismo en todo otro carruaje, á no ser los carros recalzados de madera, como son los de las carretas de cabañas".

En su art. 3 establecía: "Que si anduviesen de tráfico sobre estos caminos carros de llanta estrecha y clavos prominentes paguen doble portazgo; y donde no le hubiere, se imponga de nuevo".

<sup>5</sup> Muestra la preocupación por el daño que hacen a los caminos los carruajes herrados de llanta angosta en los caminos nuevos permitiendo que solo puedan circular por caminos viejos y montes, y las maderas que circulan arrastradas y obliga o que lo hagan sobre cuatro ruedas. Encarga el cumplimiento de esta norma a los "Justicias del tránsito" que son un antecedente de la policía de tráfico.

<sup>6</sup> En este Real Decreto se establece que uno de los principales objetos y cuidados de la Superintendencia general de Correos y Postas es "la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación y tráfico de todos mis dominios".

<sup>7</sup> "2. Todos los llevadores de portazgos perpetuos tenían la obligación de componer y reparar los puentes, caminos o tránsitos en los que cobrasen esas imposiciones, salvo que las obras excediesen el producto anual del portazgo.

<sup>8</sup> "Todos los meses del año saldrán todos los Vecinos por Cuadrillas al reparo, y composición de Caminos Reales, y Públicos, alternando unos dias unos, y otros otros sin excepcion alguna, de suerte, que precisamente se haya de verificar al fin de cada mes, que todos los Vecinos han salido por se, ó por otros.

3. Los Caballeros Infanzones, y mas sugetos de carácter, y graduacion cumplirán con esta obligacion, poniendo á su costa otros en su lugar.

4. Deberán salir los Vecinos, y trabajar á Pala, Pico, y Azadon, y con algunas Espuertas, ó Canastas, para mover la tierra, cascajo ó piedra, y ponerla donde corresponda; y los atascaderos, ó precipicios los compondrán con piedra, ó cascajo, y no con tierra, y ramos, porque se empeoran".

- 1799 Inspección General de Caminos**, creada por Real Orden, de 12 de junio, firmada en Aranjuez. Estaba vinculada a la Dirección General de Correos.
- 1802 Escuela de Caminos de Madrid**. Se crea ese año, empezando las clases el 18 de noviembre. La Gaceta de Madrid núm. 68, de 26 de agosto convocó los exámenes de admisión<sup>9</sup> que tuvieron lugar del 15 al 30 de setiembre.
- 1802 Convocatoria de exámenes para acceder a los estudios para obtener plazas de Comisarios, Ayudantes y demás de que se forma la Inspección general de caminos** (Gaceta de Madrid núm. 85, de 19 de octubre).
- 1805 Novísima Recopilación de las Leyes de España**. Incluía varias leyes sobre caminos y puentes (Título XXXV, Libro VII, Leyes 1ª a 10ª)<sup>10</sup>.
- 1812 Constitución de Cádiz**. En su art. 321. 7º, dispone que estará a cargo de los ayuntamientos: “Cuidar de la construcción y reparación de los caminos, calzadas, puentes (...)”.
- 1824 Policía del Reino**<sup>11</sup>. Cuerpo que abarcaba toda España. Antecedente del Cuerpo Nacional de Policía. Se crea por Real Decreto de 8 de enero de 1824, (suplemento de la Gaceta de Madrid núm. 6, de 13 de enero). Estaba dirigida por un Magistrado superior que tenía el título de Superintendente general de la Policía del Reino, con sede en Madrid.
- 1829 Creación del Cuerpo de Carabineros**. Era un cuerpo armado cuya misión era la **vigilancia de costas y fronteras**, y la represión del fraude fiscal y el contrabando. Tras la Guerra civil, en 1940 fue integrado en la Guardia Civil.
- 1842 Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales**<sup>12</sup>, de 14 de setiembre (Gaceta de Madrid núm. 2898, de 16 de setiembre). Aunque destinada a la

<sup>9</sup> El objeto de los exámenes era, tal como figura en “La Gaceta”, comprobar que los aspirantes conociesen aritmética, álgebra, geometría, trigonometría plana y esférica, secciones cónicas, calculo diferencial e integral y principios de física experimental.

<sup>10</sup> Reiteran algunas normas anteriores, prohibiendo «cerrar ó embargar» los caminos, las veredas o la calle; obligando a los justicias a abrir y componer carriles y caminos, y a prohibir cerrar los mismos; ordenando que se pusiesen pilares en los puertos (montañosos) para señalar los caminos y evitar que los caminantes pudiesen perderse en tiempo de nieves; se obligaba a los corregidores a conservarlos corrientes, poniendo hitos o mojones, se inicia una incipiente señalización viaria y se prescriben ciertas normas sobre el uso de los caminos.

<sup>11</sup> El propio real decreto preveía dos reglamentaciones y estructuras diferentes: una para la “Policía particular de Madrid”, articulada sobre los comisarios y los celadores de barrio, y otra para la “Policía de las Provincias”. El art. 15 del real decreto preveía el establecimiento de “un cuerpo militar especialmente encargado de la **seguridad de los pueblos y caminos**”. Entre sus competencias estaba establecer un registro de vehículos. Así su competencia 9ª consistía en “Formar un registro de todos los coches, tartanas y calesines públicos, sean de plaza o de camino, y hacer que cada uno sea señalado con el número que tenga en el registro”.

<sup>12</sup> Es la primera vez que se ordenan de forma sistemática normas de circulación. El resumen de lo que contiene es el siguiente:

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

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

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

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

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

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

conservación de carreteras, en su texto encontramos un Capítulo, el II, dedicado al tránsito por los caminos<sup>13</sup>.

- 1842 *Reglamento para la organización y servicio de los peones-camineros*** <sup>14</sup>*aprobada por S. A. el Regente del Reino el 16 de junio* (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).
- 1844 *Creación de la Guardia Civil***<sup>15</sup>. (Gaceta de Madrid núm. 3530, de 14 de mayo).
- 1845 *Cartilla de la Guardia Civil***. Se crea mediante Real Orden de 20 de diciembre. El capítulo II está dedicado al “Servicio en los caminos”.
- 1845 *Empresas de diligencias. Orden circular de 30 de junio comunicada a las empresas de diligencias para que por los conductores de carruajes se observe estrictamente lo mandado por la ordenanza de conservación y policía de carreteras***. (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).
- 1848 *Real Decreto sobre construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales y Real Orden aprobando su Reglamento de ejecución***<sup>16</sup>, de 7 de abril (Gaceta de Madrid números 4959 al 4965, del 12 al 18 de abril, aunque es este último día cuando se publican

---

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>13</sup> Esta ordenanza se hizo extensiva a las carreteras provinciales por Real Orden de 27 de mayo de 1846, a las travesías de los pueblos por la Ley de 11 de abril de 1849, y a los caminos provinciales y vecinales por los artículos 21 y 27 del Real Decreto de 17 de octubre de 1863.

<sup>14</sup> Su art. 2º disponía: “Cada cinco leguas consecutivas (treinta kilómetros) forman un “trozo” cuyo jefe será uno de los Peones camineros con el nombre de “Peón-capataz”. Este y los demás Peones reunidos se denominarán “cuadrilla”.

<sup>15</sup> Aunque un Real Decreto de 28 de marzo había dispuesto la formación del Cuerpo y un Real Decreto de 13 de abril había encomendado su organización al Ministerio de la Guerra, fue el 14 de mayo cuando tuvo realmente lugar su fundación.

El artículo 32 del Reglamento para el servicio de 9 de octubre de 1844, estableció: “En los caminos, en los campos y despoblados, toda unidad o individuo de la Guardia Civil cuidará de proteger a cualquier persona que se vea en algún peligro o desgracia, ya prestando el auxilio de la fuerza, ya facilitando el socorro que tuviese a su alcance. Por consiguiente, procurará amparar a todo viajero que sea objeto de alguna violencia; auxiliar a los carruajes que hubieren volcado o experimentado cualquier contratiempo que los detenga en el camino, recoger los heridos o enfermos que se hallen imposibilitados de continuar su marcha; contribuir a cortar los incendios en los campos y en las casas aisladas y prestar, en suma, del mejor modo que le fuera posible, el servicio que pueda conducir al objeto y realce de esta institución esencialmente benéfica y protectora.”

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

Las multas que se aplican en 1842 y en 1848 son exactamente las mismas, lo que vendría a demostrar que la inflación, durante esos años, era baja o el gobierno no estimaba oportuno aumentar las multas.

los artículos referidos al comportamiento en la circulación de los animales, de los carruajes y de sus conductores).

- 1849 Ley de Travesías.** El 11 de abril publicó la reina Isabel II esta Ley. Sigue disponiendo la obligación de la colaboración de la población en la construcción y mantenimiento de las carreteras (Gaceta de Madrid núm. 5327, de 14 de abril)<sup>17</sup>.
- 1849 Reglamento para la ejecución de la Ley de Travesías<sup>18</sup> de 11 de abril de 1849,** aprobado mediante Real Decreto de 14 de julio, hecho en el Palacio de San Ildefonso (Gaceta de Madrid núm. 5423, de 19 de julio).
- 1852 Circular de la Dirección General disponiendo se proceda a la construcción de las casillas de peones camineros y haciendo advertencias con este objeto.** Se preveía una casilla cada legua de camino, salvo que en el tramo hubiese un pueblo, ya que entonces podría no construirse (En Madrid, a 26 de febrero).
- 1852 Reglamento para el servicio de la Guardia Civil, aprobado por Real Decreto de 2 de agosto<sup>19</sup>.**
- 1854 Supresión de los pasaportes y pases para transitar de un punto á otro de la Península é islas adyacentes, y mandando se expidan cédulas de vecindad<sup>20</sup>.** Se hizo mediante Real Decreto, de 15 de febrero (Gaceta de Madrid núm. 413, de 17 de febrero).
- 1854 Reglamento para la organización, servicio y disciplina del personal subalterno de obras públicas, decretado el 12 de abril.** (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).
- 1854 Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 25 de agosto.** Dispone que se haga una escrupulosa **investigación de las causas que produzcan los vuelcos de carruajes**, para que por el Ingeniero Jefe o por la Dirección General en su caso se dicten las medidas oportunas (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).
- 1856 Real Orden** de 18 de diciembre de 1856 **del Ministerio de Fomento indicando que se midan las carreteras radiales desde la Puerta del Sol de Madrid** (Gaceta de Madrid, núm. 1488, de 30.01.1857).

---

<sup>17</sup> Estuvo vigente 125 años. Fue derogada por Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.

<sup>18</sup> Su art. 26 señala: "Se considerarán como parte de la vía pública en las travesías, además del firme ó empedrado que constituye su parte principal, las cunetas y alcantarillas de desagüe, las aceras, los paseos laterales, sus arbolados y las demás partes accesorias que exigieren las circunstancias de la población y las topográficas de la travesía".

<sup>19</sup> En su art. 28 indicaba que una de las misiones de la Guardia Civil era "acudir para prestar auxilio cuando algún carruaje hubiere volcado o experimentado algún contratiempo que le detenga en el camino".

<sup>20</sup> Indicaba en su artículo 2: "Todo viajero deberá caminar provisto de este documento sin necesidad de presentarlo á nadie como no le sea pedido en nombre de la Autoridad, en cuyo caso está obligado á exhibirlo. Los criados necesitarán cédula separada que se les dará en virtud de reclamación del amo si están sirviendo, y si no lo están en vista de su padrón respectivo". En su art. 30 establecía "Corresponden también a la Guardia Civil y es de su obligación, con sujeción a lo prevenido en este Reglamento y a las instrucciones particulares que se le dieren, velar sobre la observación de las leyes y disposiciones relativas ... 1º A los caminos, portazgos, pontazgos y barcajes ...".

- 1857 Instrucción para llevar a efecto la Real Orden de 18 de diciembre de 1856 relativa a la colocación de postes kilométricos en las carreteras generales que, partiendo de esta corte, van a terminar en las costas y fronteras.** También debían estar indicadas con postes los límites de las provincias (Gaceta de Madrid núm. 1565, de 18 de abril). Se concreta la medición de las carreteras desde la Puerta del Sol.<sup>21</sup>
- 1857 Reglamento para el servicio de los carruajes destinados á la conducción de viajeros<sup>22</sup>,** de 13 de mayo (Gaceta de Madrid, núm. 1592 de 15 de mayo).
- 1865 Real Orden de 11 de enero sobre “Distancia a las poblaciones y caminos públicos a que deberán situarse las fábricas de pólvora y precauciones para su transporte”.** Reitera la necesidad de observar “para el transporte de la pólvora las mismas precauciones que han estado en práctica hasta el presente”<sup>23</sup>. (Colección legislativa de conservación y policía de las carreteras. 2ª Edición. Coruña. Imprenta de Puga 1865).
- 1867 Reglamento para la organización y servicio de los peones camineros<sup>24</sup>,** de 19 de enero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). El Capítulo II está dedicado al tránsito por las carreteras.

<sup>21</sup> Se indica en su art. 2 que “la medición de las carreteras empezará a contarse desde la losa que se ha colocado en la Puerta del Sol de Madrid, en la prolongación del eje del Ministerio de la Gobernación, y a 10 metros del plano que forma el zócalo de la parte central del edificio”.

<sup>22</sup> **Este reglamento sorprende por su modernidad, ya que exigía:**

- Inspección previa de sus características antes de su puesta en circulación.
- Imponía criterios de construcción para que pudiese ser homologado.
- Exigía la emisión de un certificado de características por un perito calificado.
- Obligaba a identificar al carruaje con un número individualizado y el nombre de la empresa.

**Contaba con disposiciones sobre:**

- La colocación de la carga.
- Los asientos de los pasajeros.
- Las luces obligatorias en el vehículo.

Obligaba a que los pasajeros llevasen consigo un documento de identificación.

Diferenciaba entre las tarifas de adultos y las de niños.

Requería el registro de personas y equipajes que iban en el vehículo.

El conductor debía llevar una hoja de ruta con el recorrido.

Los billetes indicaban los derechos y deberes de los pasajeros.

La empresa tenía la obligación de subsanar los defectos sobrevenidos en el viaje.

El público tenía que tener visibles las tarifas, los horarios, las paradas y los recorridos.

Existía limitación en las horas de conducción.

La empresa tenía que avisar a los Gobernadores Civiles y a la Guardia Civil de los cambios en las horas de entrada y salida de los carruajes.

Regulaba el adelantamiento entre este tipo de vehículos.

Era necesaria una edad mínima para los miembros más jóvenes de la tripulación y, los conductores debían aportar un certificado de antecedentes.

Tenía que haber cuadernos foliados y numerados para que los clientes pudiesen escribir sus quejas.

Se castigaba a los peritos que falsificasen el certificado de características.

Había multas por el servicio mal prestado o por no observar este Reglamento, que por otra parte debía estar a disposición del público y se prevenían las autoridades encargadas de su cumplimiento.

<sup>23</sup> Vemos que el transporte de mercancías peligrosas cuenta con una legislación ya bastante antigua.

<sup>24</sup> Establecía en su art. 1 que “Para la vigilancia y conservación de las carreteras del Estado habrá un peón caminero por cada tres kilómetros, pudiendo aumentarse este personal en los puntos cuyas circunstancias especiales así lo reclamen”.

- 1867 Reglamento para la conservación y policía de las carreteras**<sup>25</sup>, de 25 de febrero (Gaceta de Madrid, núm. 78, de 19 de marzo). Vemos que este reglamento como el anterior se publicaron en la misma fecha, uno tras otro.
- 1877 Ley de carreteras de servicio público de la Península é islas adyacentes** (Gaceta de Madrid, núm. 126, de 6 de mayo). La primera verdadera Ley de Carreteras de nuestro ordenamiento jurídico<sup>26</sup>.
- 1877 Reglamento para la ejecución de la Ley de Carreteras** (Gaceta de Madrid, núm. 226, de 14 de agosto).
- 1889 Real Decreto** de 24 de julio de 1889, **por el que se publica el Código Civil**<sup>27</sup> (Gaceta de Madrid, núm. 206, de 25 de julio).

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

- 1897 Real Orden** conteniendo las reglas **para el transporte de viajeros con motor de vapor por las carreteras**<sup>28</sup>, de 31 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 225, de 13 de agosto).

<sup>25</sup> *Reproduce en la mayor parte de sus artículos la normativa anterior de circulación, pero incluía algunas novedades, así en el art. 6 establece que “Los carruajes deberán marchar al paso de las caballerías en todos los puentes, sean de la clase que fueren, y no se les permitirá tampoco dar vuelta entre las dos barandillas o antepechos”; en el art. 22 indica que “Las diligencias y demás carruajes que hagan servicio público de transporte de viajeros no podrán adelantarse unos á otros, sino cuando los que van delante se detengan á mudar tiro, ó con cualquier otro objeto”.*

*En el art. 24 volvía a insistir en que “las recuas y carruajes cuando se encuentren con los conductores del correo deberán dejarles el paso expedito” (vemos de nuevo que los vehículos que transportaban correspondencia oficial tenían la consideración de prioritarios).*

*Dentro de las disposiciones generales, en el Art. 44 insistía en privilegiar el servicio de correos al permitir que “Siempre que sea posible, se permitirá el paso de las sillas-correos por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración”.*

*También muestra preocupación por la seguridad vial. Así dispone en su art. 45 que “Cuando haya vuelcos de carruajes en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los han producido, dando cuenta de su resultado á la Dirección general”.*

*El art. 15 se ocupa del “tránsito por las carreteras”, con lo que podemos ver que el término “tráfico” todavía no había acabado de imponerse en nuestra legislación.*

*El art. 47 se esfuerza para que todos los ciudadanos sean iguales ante la ley: “No se reconoce fuero especial ni privilegiado para los que infrinjan las disposiciones del mismo”.*

<sup>26</sup> *Estuvo vigente casi 100 años. Fue derogada por Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras.*

<sup>27</sup> *Aunque no da una definición legal de lo que es un camino establece en su artículo 339 que **son bienes de dominio y uso público, salvo que pertenezcan a particulares**. En el artículo 344 la concreta más y después de calificarlos como bienes inmuebles, señala que “son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, **los caminos provinciales y los vecinales, las plazas, calles, fuentes y aguas públicas, los paseos** y las obras públicas de servicio general, costeados por los mismos pueblos o provincias”.*

<sup>28</sup> *El título era: “Real Orden sobre la concesión á favor de José Hernández para sustituir la fuerza animal por la de vapor para la conducción de viajeros en las carreteras que se citan” Pág. 578-579.*

*Debemos destacar que esta Real Orden no es una iniciativa del Gobierno, sino la respuesta a la petición hecha por un particular.*

*La limitación de la velocidad la dejaba en manos el ingeniero jefe de la provincia: “el Ingeniero Jefe, teniendo en cuenta las condiciones de la carretera y las de resistencia de las obras, aceptará o negará la autorización, dictando, en el primer caso, **las prescripciones de velocidad**, en frenado y demás que deberán observarse en la circulación de los vehículos motores en los diversos trozos o secciones”.*

- 1900 Reglamento<sup>29</sup> para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado<sup>30</sup>**, de 17 de setiembre (Gaceta de Madrid, núm. 263, de 20 de setiembre).
- 1901 Real Orden de 19 de agosto acordando la tarifa que ha de regir para el servicio de reconocimiento de automóviles<sup>31</sup>** (Gaceta de Madrid, núm. 236, de 24 de agosto)
- 1901 Real Orden** de 18 de noviembre **disponiendo que la Guardia Civil compruebe los permisos de conducción y circulación y la velocidad a la que circulan los automóviles<sup>32</sup>** por las carreteras del Estado y denuncie a los conductores que infrinjan el Reglamento de 1900 (Gaceta de Madrid, núm. 324, de 20 de noviembre).
- 1902 Real Decreto exceptuando la aplicación de límites de velocidad.** Ese año se programó por parte de los clubes automovilistas de España y Francia la carrera automovilística de París a Madrid, que no llegó a pasar de la primera etapa Versalles - Burdeos (ya que solo hasta esa ciudad ya llevaba el trágico balance de 8 fallecidos y más de 100 heridos y mutilados). Para tan singular acontecimiento se habían suspendido excepcionalmente las limitaciones que establecía el Reglamento del año 1900, mediante un Real Decreto "ad hoc" (Gaceta de Madrid, núm. 358, de 24 de diciembre de 1902).
- 1905 Regulación del tráfico urbano en Madrid.** En enero de ese año, ante el aumento de los accidentes de circulación, el alcalde de Madrid estableció la velocidad máxima en 10 km/h en los sitios llanos y de poca circulación y en cinco en las calles del interior y paseos. Los destinados al transporte de mercancías no podían exceder de 4 km/h.
- 1907 Orden del Ministerio de Fomento con las Reglas á que han de ajustarse los automóviles para la circulación<sup>33</sup>, incluyendo los requisitos de matriculación y contraseñas de las placas<sup>34</sup>** que han de cumplir por razones de seguridad.
- La Dirección General de Obras Públicas aprobó los modelos de permiso de circulación y de conducción** el 01 de junio. Ambos documentos se publican, uno tras otro en la Gaceta de Madrid, núm. 160, de 9 de junio.

<sup>29</sup> Es considerada nuestra primera norma general dictada para regular el fenómeno del tráfico. En su art. 20 disponía: "El conductor que en el transcurso de un año infringiere dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia á sus deberes, **podrá ser privado de su permiso para conducir automóviles**".

<sup>30</sup> Vemos que es para circular por las carreteras, es decir, no tenía vigencia en las vías urbanas. Para circular por las vías urbanas incluidas las carreteras de competencia municipal era preciso obtener una licencia municipal otorgada por el alcalde.

<sup>31</sup> Se regula la inspección técnica de vehículos y se fijan las tarifas

<sup>32</sup> La Guardia Civil debía comprobar que la velocidad de automóviles aislados de servicio particular no excediese de 28 km/h; la de los de servicio público de 25 km/h, y la de los que remolcasen otros vehículos de 15 km/h, en terreno llano y despoblado, donde el tránsito fuese limitado y esas velocidades tenían que reducirse respectivamente a 12, 10 y 7,50 km por hora en las travesías de los pueblos.

Ni que decir tiene que el cálculo se tenía que hacer a ojo, seguramente tomando referencias de edificios, árboles u objetos situados en la vía, y se puede imaginar lo difícil que puede ser calcular que un conductor sobrepasa cualquiera de esas velocidades si lo hace de forma moderada.

<sup>33</sup> Dispuso en su art. 1º que "para circular un coche automóvil por un término municipal no es suficiente la licencia del Ayuntamiento, si dicho coche automóvil ha de utilizar también carreteras del Estado, provinciales y travesías de las poblaciones por dichas vías..., sino que se precisa, además, la autorización del Gobernador civil de la provincia".

<sup>34</sup> Aparecen las siglas provinciales en las matrículas con 2 o 3 letras.

- 1909 Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de policía y conservación de carreteras**<sup>35</sup>, de 3 de diciembre (Gaceta de Madrid, núm. 339, de 5 de diciembre).
- 1910 Autorización** de 23 de mayo **al RACE para que expida los permisos internacionales de conducir** (Gaceta de Madrid núm. 146, de 26 de mayo).
- 1911 Comisaría Regia encargada de procurar el desarrollo del turismo**<sup>36</sup> **y la divulgación de la cultura artística popular**, de 19 de junio (Gaceta de Madrid núm.171, de 20 de junio).
- 1914 Circular de Policía de carreteras**, de la Dirección General de Obras Públicas de 1 de octubre **dictando reglas para evitar aglomeración de personas** en grupos en las explanaciones de las carreteras, y **muy especialmente en las travesías de las poblaciones**, como igualmente para **evitar agresiones a vehículos y personas**<sup>37</sup> que los ocupan (Gaceta de Madrid, núm. 275, de 2 de octubre).
- 1918 Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España**<sup>38</sup>, de 23 de julio. Se aprobó en San Sebastián (Gaceta de Madrid, núm. 205, de 24 de julio).

<sup>35</sup> Contiene diversos artículos referidos a la seguridad vial ya vistos en otras normas anteriores:

Art. 11. Todos los vehículos y caballerías deberán marchar al paso de persona en los sitios en que se esté empleando piedra en el afirmado, quedando también prohibido que se dé vuelta á dichos vehículos cuando estén sobre los puentes...

Art. 21. Preferencia de los conductores de correspondencia pública.

Art. 22. No se permite que las caballerías, ganados y carruajes se lleven corriendo á escape por la carretera á la inmediación de otro de su especie ó de las personas que van á pie.

Art. 23. Prohíbe que los conductores de recuas, ganados y vehículos los dejen ir libremente por el camino ó parados en él, abandonando su conducción, bien separándose de ellos ó yendo dormidos.

Art. 24. Obligación de que todo tipo de vehículos lleven por la noche en su frente, á lo menos, un farol encendido.

Art. 25. Sólo se permite circular sin autorización previa a los vehículos cuyo peso no exceda de 6.000 kg y que no ocupen más de la mitad del ancho de la carretera ó de sus apartaderos.

Art. 42. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Públicas, hará fe, salvo prueba en contrario...

Art. 50. Se permite, si es posible, la circulación de vehículos o caballerías que conduzcan la correspondencia pública por los trozos de carretera que se estén construyendo ó reparando por cuenta de la Administración.

Art. 51 Cuando haya vuelcos de vehículos en las carreteras, los Ingenieros practicarán una investigación de las causas que los hayan producido, dando cuenta de sus resultados á la Dirección General de Obras Públicas.

<sup>36</sup> En su art. 4º indica que una de sus misiones es "facilitar la seguridad y rapidez de las comunicaciones".

<sup>37</sup> Lamentablemente el arrojar piedras a los vehículos viene de antiguo. Sin embargo, también hay que señalar la antipatía que generaban muchas veces los automóviles debido a que no se respetaban los límites de velocidad y se producían numerosos atropellos. Un artículo de "La Vanguardia" de 20 de mayo 1914 (pág. 9) señala que "...los llamados á legislar y reglamentar sobre este punto son precisamente, por regla general, personas pudientes que tienen también automóvil, y entre éstas habrá seguramente muy pocas que tengan el altruismo de legislar ó de contribuir á que se legisle en forma que puedan perjudicarse sus propios intereses el día menos pensado. Esto explicaría el por qué no se hace nada sobre el particular. ¡A nadie le gusta tirar piedras á su tejado! ... Nunca y en ningún caso puede aprobarse que el público se tome la justicia por su mano quemando, haciendo añicos ó persiguiendo á tiro limpio al auto que ha causado una desgracia, como ha sucedido algunas veces aquí y fuera de aquí; pero sí se comprende muy bien que la pasividad de los legisladores y de las autoridades en asunto de tan vital interés para los ciudadanos todos, sea la causa eficiente de la exaltación popular en casos tales".

<sup>38</sup> En este Reglamento se exige, por primera vez, que el certificado psicotécnico para los permisos de primera clase refleje que el conductor no tiene "nada de alcoholismo ni de otras toxicomanías" y se prevén sanciones por embriaguez, retirándole la primera vez el permiso por un mes, si reincidía se le retiraba tres meses y si volvía a reincidir se le retiraba de modo definitivo.

- 1920** *Real decreto aprobando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y disponiendo que empiece a regir el día 1º de enero de 1921*<sup>39</sup>, de 29 de octubre de 1920<sup>40</sup> (Gaceta de Madrid, núm. 304, de 30 octubre)
- 1924** *Estatuto Municipal*<sup>41</sup>, de 8 de marzo (Gaceta de Madrid, núm. 69, de 9 de marzo).
- 1924** *Real Decreto aprobando el Reglamento de obras y servicios municipales*<sup>42</sup>, de 14 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 198, de 16 de julio).
- 1924** *Aparatos taxímetros.* Se publica un Real Decreto para que los Ingenieros inspectores de automóviles inspeccionen los taxímetros de modelos aprobados previamente por el Gobierno para que puedan ser utilizados en automóviles de servicio público (Gaceta de Madrid, núm. 358, de 23 de diciembre).

---

*Se ocupaba también de la omisión de socorro y así el art. 18.a) disponía que “el conductor que habiendo cometido un atropello de personas no detuviese el vehículo lo antes posible, ni preste auxilio á la víctima, será castigado (sin perjuicio de las responsabilidades en que pudiera haber incurrido) con la caducidad del permiso para conducir vehículos con motor mecánico.”*

*También incluía disposiciones sobre el transporte de mercancías peligrosas y su art. 39 indicaba: “Cuando transporte materias inflamables ó explosivas, se colocarán banderas encarnadas en las partes anterior y posterior del convoy (se refiere a vehículo tractor y remolque), y se avisará frecuentemente el paso del mismo por medio de señales acústicas, adoptándose cuantas precauciones y reglas dicte el Gobernador civil de la provincia respectiva.”*

*Tenía entre otras deficiencias el hecho de figurar las matrículas de Badajoz y Baleares con las mismas letras “BA”, cuando en 1907 eran B.A. y P.M. respectivamente.*

<sup>39</sup> *Contiene normas de tráfico. En su artículo 7 señala que quien “intencionadamente rompa o cause daño en los guardarruedas, postes kilométricos o telegráficos, o cualquier otra obra, así como en el arbolado plantado en las márgenes del camino, y en las fuentes o abrevaderos, construidos en la vía pública y el que borre las inscripciones, se denunciará al Juzgado a fin de que sea castigado con arreglo al Código Penal”.*

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

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

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

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

<sup>40</sup> *Se preocupaba de la conservación de las carreteras, pero también establecía numerosas sanciones a los vehículos y a los conductores de ganado que tenían que ver con la circulación y no propiamente con la conservación.*

<sup>41</sup> *Según el art. 150.7) correspondía a los municipios la “Apertura, afirmado, alineación, mejora, conservación y ornato de vías públicas...” y según el 150.13) también era competencia municipal la “Policía de Vigilancia y Seguridad, para ordenar el uso comunal de la vía pública ...”.*

<sup>42</sup> *En su art. 68, señalaba: “Corresponden a los Ayuntamientos, según el artículo 150 del Estatuto, regular el tránsito de peatones y vehículos dentro del término municipal, ordenando su circulación y estacionamiento, inspeccionando los medios de transporte de servicio público e impidiendo que las vías públicas se destinen a fin distinto de la finalidad a que responden.*

*En todas las poblaciones de España, tanto la circulación de peatones como de vehículos de tracción animal o mecánica, se hará siempre por la derecha, en la dirección o sentido de la marcha. Los Ayuntamientos deberán establecer en sus Ordenanzas la condición de que los vehículos de poca velocidad circulen siempre próximos a las aceras o paseos”.*

- 1926 Real Decreto-Ley**, el 2 de febrero, **por el que se crea el Circuito Nacional de Firms Especiales** (Gaceta de Madrid núm. 41, de 10 de febrero).<sup>43</sup>
- 1926 Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España**, de 16 de junio (Gaceta de Madrid, núm. 170, de 19 de junio)<sup>44</sup>.
- 1926 Real Decreto Ley** de fecha 23 de abril, **aprobando el Reglamento Orgánico del Circuito Nacional de Firms Especiales** (Gaceta de Madrid, núm. 114, de 24 de abril). Se decidió publicar una nueva versión el 5 de noviembre, que se publicó al día siguiente.
- 1927 Comisión Oficial del Motor y del Automóvil**<sup>45</sup>. Se crea por Real Decreto, el 9 de abril (Gaceta de Madrid núm. 100, de 10 de abril). Una Real Orden de 16 de setiembre aprobó su reglamento (Gaceta de Madrid núm. 261, de 18 de setiembre).
- 1927 Patente Nacional de Circulación de Automóviles**<sup>46</sup>, impuesto creado por Real Decreto Ley de 29 de abril de 1927 (Gaceta de Madrid, núm. 124, de 4 de mayo), para gravar la

<sup>43</sup> Se van a asfaltar hasta la Guerra Civil, unos 7.000 km. En la exposición de motivos se indica "El alto interés nacional de fomentar el turismo, enalteciendo las bellezas naturales y la riqueza artística de España, proporcionando para ello los medios fáciles y gratos de **simultanear la seguridad de la circulación ante una esmerada conservación de las carreteras, con la grata impresión que supone abandonar la lucha secular con los baches y con el polvo, enemigos poderosos de la circulación de automóviles, y al propio tiempo la imperiosa necesidad de cambiar el sistema técnico de la construcción de los firms con sujeción a las características exigidas por cada localidad y por la intensidad y condiciones del tráfico moderno, obligan a preparar una organización especial que facilite la realización de esta mejora, de este cambio radical de sistema, que si no permite abordar la rápida transformación de toda la red de carreteras españolas, sea suficiente a lograr la, reforma y conservación de las comunicaciones principales, las que constituyan el enlace de las poblaciones de mayor importancia y los circuitos de gran valor histórico y artístico**".

Se establecieron en principio unos 15 itinerarios, siendo casi en su mayoría circuitos cerrados y sumando algo más de 7000 kilómetros, siempre con la idea predominante de crear lo que denominaban una "carretera continua", sin interrupciones. Charles L. Freeston hace un viaje por España y las carreteras del circuito, en 1929, en el cual recorre miles de kilómetros en un tour de casi dos meses y se vio gratamente sorprendido por en la introducción de mejoras, tales como los sobreechamientos de las curvas de montaña, los muretes de protección y algo que le maravilló especialmente, las curvas peraltadas, que merecen numerosos elogios a lo largo del libro. No en vano, definió a España como "el nuevo paraíso automovilístico".

La administración de los fondos y la organización y tramitación de todos los expedientes de contrata, concurso, ejecución y vigilancia de cuanto al Circuito se refiere, se inspeccionaban y dirigían por un Patronato y un Comité ejecutivo.

<sup>44</sup> Este Reglamento en su artículo 5 permitía que los Ingenieros de Caminos y los Ingenieros Industriales obtuviesen en las Jefaturas de Obras Públicas, por el hecho de tener el título, el permiso de segunda clase sin tener que hacer el examen de conducir. El pretexto fue que habían estudiado el motor de explosión en la carrera. Así se daba la paradoja de que había ingenieros que no se habían examinado del permiso y sin embargo eran los encargados de comprobar la destreza de los aspirantes al mismo. Eso hizo que los Ayudantes de Obras Públicas, que también habían estudiado el motor de explosión, exigiesen el mismo trato y así se acordó concederles las mismas exenciones en la Gaceta de 20.12.1933. Posteriormente también lo consiguieron los Ingenieros de Minas el 01.03.1934. Estos privilegios ya fueron denunciados en su día en la revista "Autodatos" de marzo de 1934 porque no se entendía que se les dieran automáticamente los permisos sin comprobar "su torpeza o ineptitud física". Se vieron reducidos parcialmente en el art. 273 del Código de la Circulación de 1934 al dispensarlos solamente de parte de las pruebas.

También se exigía para los permisos de primera clase un certificado de aptitud psicofísica, aunque con pobres resultados, lo que va a motivar que en 1933 se hagan más rigurosos.

Las Islas Baleares pasan a tener la matrícula PM diferenciándose así de Badajoz.

<sup>45</sup> Tenía como misión fomentar la industria del automóvil y centralizar la adquisición de material de los centros oficiales y oficiosos.

<sup>46</sup> En la patente se refundían todos los arbitrios, tasas e impuestos estatales, municipales o provinciales anteriores y la tasa de rodadura.

tenencia, circulación y uso de vehículos automóviles o de motor mecánico. Su reglamento de aplicación es de 28 de junio (Gaceta de Madrid núm. 183, de 02 de julio).

**1928 Caja del Motor y del Automóvil del Estado**, creada en la Base Cuarta del Real Decreto-Ley de 31 de marzo (Gaceta de Madrid, núm. 94, de 3 de abril). Sus fondos y dotación eran administrados por la Comisión Oficial del Motor y del Automóvil.

**1928 Reglamento de circulación urbana<sup>47</sup> e interurbana<sup>48</sup>**, de 17 de julio (Gaceta de Madrid, núm. 218, de 5 de agosto).<sup>49</sup>

**1928 Se crea la Policía de Carreteras en Navarra**. Se inició a modo de ensayo e inicialmente contaba con únicamente 5 plazas.

**1928 Código Penal<sup>50</sup>**. Sustituyó al Código Penal de 1870. Publicado en la Gaceta de Madrid núm. 257, el 27 de septiembre de 1928. Entró en vigor el 01.01.1929.

---

<sup>47</sup> *Vemos como diferencia la circulación urbana de la interurbana. Ese interés en diferenciar ambos tipos de tráfico se mantiene hoy en día, por ejemplo, en Bélgica donde en el Código de Carreteras (Code de la Route) se ha ido introduciendo un auténtico Código de la Calle (Code de la Rue) ya que el Código de Carreteras no se consideraba adaptado para la circulación urbana.*

*En Andalucía la Conserjería de Justicia e Interior ha publicado una Guía Codificada de Infracciones a la Seguridad Vial Urbana que se puede descargar en la página web de la Escuela de Seguridad Pública (ESPA) de aquella Comunidad Autónoma. Ha creído conveniente mostrar de forma separada las infracciones más comunes en el ámbito urbano. Esta guía está basada en la Guía Codificada de Infracciones que edita la DGT y es de lamentar que no lo haya hecho la propia DGT o bien que no hubiera encargado expresamente a esta Escuela la confección de esta guía, ya que es de aplicación en toda España.*

*En el tráfico urbano no sólo hay que tener en cuenta como usuarios principales a los conductores sino también a los peatones. Para los primeros estaban destinadas las calzadas y para los segundos las aceras y paseos. Teniendo en cuenta esto, se establecieron las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades: restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones, etc.*

<sup>48</sup> *Contiene una curiosa **disposición sobre el transporte de animales**, al señalar en su art. 170: “En los transportes interurbanos podrán los viajeros subir a los carruajes llevando animales, siempre que todos los viajeros presten su conformidad y los encargados del vehículo lo consientan. La negativa de uno solo de los viajeros será suficiente para que se prohíba que una persona pueda ocupar un lugar en el vehículo si es portadora de un animal”.*

<sup>49</sup> *El artículo 53 tenía una redacción sorprendente: “Aun cuando la totalidad de las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad y del propio vehículo sea completamente favorable, **la velocidad de los automóviles no excederá de aquella que, con toda seguridad, permita la parada en un espacio de tantas veces diez metros como número de caballo de vapor figuren en el correspondiente permiso de circulación, sin que pueda exceder aquel espacio de 150 metros.** Estos límites de la longitud de la parada serán los mismos para toda clase de rampas y pendientes.”*

<sup>50</sup> *Contenía numerosas disposiciones sobre delitos relacionados con la seguridad vial, dentro del capítulo dedicado a los delitos imputables a la imprudencia e impericia.*

*En su art. 78.4) recalca que “las empresas y particulares dedicados industrialmente a la construcción y reparación de aparatos, motores, o vehículos para el transporte, y a los transportes mismos, por los accidentes originados de la impericia o carencia de condiciones necesarias de las personas empleadas en la construcción, conservación, manejo y dirección de dichos aparatos motores o vehículos, o por la omisión o negligencia de dichos empleados en la reparación; inmediata de los desperfectos o averías sufridos por aquéllos con anterioridad, y que hayan podido producir el accidente o ser causa de la mayor gravedad que este revista. Si la causa es, debida a deficiencia o mala calidad de los materiales empleados, la empresa o el industrial será directamente responsable (de la responsabilidad civil), sin perjuicio de la responsabilidad penal que, tanto en este último caso, como en los demás del presente párrafo, pueda alcanzarle”.*

*En su art. 537 señalaba que “el automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete que deje en estado de abandono sin prestarle o facilitarle asistencia a persona a quien mató o lesionó por imprevisión, imprudencia o impericia, será castigado con la pena de dos meses y un día a seis meses de prisión y multa de*

- 1931 Orden del Ministerio de Fomento**, de 23 de octubre de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 323, de 19 de noviembre) **sobre la concesión de permisos de primera clase a los españoles que hubiesen obtenido un permiso de segunda clase en una nación extranjera.**<sup>51</sup>
- 1931 Constitución de la Segunda República** de 9 de diciembre de 1931 (Gaceta de Madrid, nº 344, de 10 de diciembre). Establece en su art. 31 que “*Todo español podrá circular libremente por el territorio nacional*”<sup>52</sup> ...”.
- 1933 Exámenes psicotécnicos**<sup>53</sup>, para los permisos de primera clase, **a través de los Institutos de Orientación Profesional y Psicotécnica**, mediante un Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros (Gaceta de Madrid, núm. 333, de 29 de noviembre).

1.000 a 10.000 pesetas, sin perjuicio de las responsabilidades en que incurriere por el homicidio o por las lesiones causadas”.

En su art. 573 disponía: “Artículo 573. Serán castigados con las penas señaladas en el artículo anterior:

1.º El funcionario que autorizare el uso de la locomotora, automóvil o cualquiera de los aparatos a que se refiere el artículo anterior, no obstante, las circunstancias que en el mismo artículo se consignan. En este caso, además de las penas mencionadas, se impondrá también la de inhabilitación especial de seis meses a cuatro años.

2.º EL Gerente o Director de Empresa, el dueño y el conductor que, conociendo las condiciones de dichos vehículos o aparatos, los utilizaren.

3.º El industrial que, al reparar los vehículos o máquinas, los entregare afirmando su buen estado, y, sin embargo, quedaran en tales condiciones que constituyan un peligro para la vida o la salud de las personas.

4.º El Gerente o Director de Empresa, dueño o conductor que, por deficiente conservación y reparación de los vehículos o máquinas, dé lugar a que se halle en las condiciones mencionadas en el número anterior y no obstante las utilice”.

Su art. 574 establecía: “El que condujere los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas.

En su Artículo 575 figuraba: “El funcionario que por no comprobar debidamente las condiciones del conductor expidiere certificado de aptitud para conducir o dirigir vehículos y máquinas de las expresadas en el artículo anterior, sin que realmente concurren las condiciones necesarias en el que lo solicita, será castigado con las penas señaladas en dicho artículo y la de inhabilitación, especial de dos a seis años si el hecho no constituyere delito más grave”.

Su art. 576 establecía: “Se considerarán delitos por imprevisión, imprudencia o impericias graves los ejecutados por medio de locomotoras, automóviles y demás vehículos y máquinas a que se refieren los artículos anteriores, aunque no concurren las circunstancias en ellos expresadas, siempre que concurren cualquiera de las siete circunstancias enumeradas en el artículo 34, y, además, cuando el hecho se produjere:

1.º Por haber admitido el conductor o dueño excesivo número de personas o excesiva carga de mercancías, en relación con la capacidad de transporte y disposiciones reglamentarias.

2.º Por marchar el vehículo por lugar no destinado al tránsito del mismo.

3.º Por marchar con velocidad excesiva en relación con las disposiciones que la fijen, y si no las hubiere, en relación con la prudencia que exigiere el sitio y el tránsito de otros vehículos o viandantes, para evitar el daño mediante el normal dominio del aparato por su conductor.

4.º Por marchar conducido sin la debida atención de su conductor, adecuada al peligro del tránsito.

Cuando la culpa apreciada no llegue al grado que determinan las anteriores circunstancias se considerará leve”.

<sup>51</sup> Se dispone que **los españoles que hubiesen obtenido un permiso de conducir de segunda clase en cualquier nación extranjera** y tuviese una antigüedad de 1 año podrían obtener uno español de primera clase. En esta Orden se reconoce que tener permiso no implica que la persona lo haya utilizado de forma continua y que existe una notable analogía en los distintos países en lo legislado sobre circulación de vehículos automóviles. La generosidad de la disposición es matizada con el comentario de que la Dirección General de Obras Públicas comprobaría cada solicitud para que no quedase duda alguna sobre la documentación presentada.

<sup>52</sup> Es la primera vez que una Constitución española recoge explícitamente ese derecho.

<sup>53</sup> Se modifica el punto c) del art. 5 del Reglamento de Circulación de Vehículos de Motor mecánico de 1926.

**1933 Orden del Ministerio de Industria** de 13 de diciembre de 1933 **sobre reconocimientos periódicos de los vehículos con motor mecánico** (Gaceta de Madrid núm. 5, de 5 de enero de 1934)<sup>54</sup>.

**1934 Código de la circulación**, de 25 de septiembre (Gaceta de Madrid, núm. 269, 270 y 271, de fechas 26, 27 y 28 de setiembre)<sup>55</sup>.

El Código de la Circulación de 1934, fue la norma básica en materia de tráfico durante muchos años, hasta que se incluyó en la **Disposición Final del Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, **por el que se aprobó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**, lo siguiente: *“Hasta que entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicarán como Reglamentos de la misma el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, y disposiciones complementarias, en la medida en que no se opongan a lo que en ella se establece”*.

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

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

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

Lo cierto es que intentó regular de forma sistemática el fenómeno del tráfico siendo elaborado por una Comisión Interministerial entre febrero y setiembre de 1934. El decreto de aprobación lleva la firma del Presidente de la República y la del Presidente del Consejo de Ministros<sup>56</sup>.

---

<sup>54</sup> Estos reconocimientos estaban previstos en el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 1926 y ahora con esta Orden se unifican los criterios y se acuerdan las sanciones en caso de no hacerlos.

<sup>55</sup> Su art. 20 establecía: *“En las vías públicas interurbanas, los Ingenieros Jefes de Obras públicas, previo informe de la Autoridad encargada de la conservación de la carretera, o de los Municipios, si se refieren travesías, podrán señalar un límite a las velocidades máximas de los vehículos de distinta índole, en atención a las condiciones de las mismas y a la naturaleza e importancia de las cargas porteadas. Se entenderá de aplicación este principio, y tratándose de travesías, cuando la Autoridad municipal no haya tomado la iniciativa como se determina en el art. 124”*. Vemos como el tema de las velocidades se dejaba en manos de los Ingenieros Jefes de Obras públicas. Este artículo va a ser modificado en 1974, cuando se unificarán las velocidades.

Su art. 296 contemplaba la retirada definitiva del Permiso de Conducción siempre que se comprobase que el titular conducía en estado de alcoholismo agudo.

<sup>56</sup> Señala en la introducción que *“recogidas las sugerencias de cuantos organismos, así oficiales como particulares, se hallan afectados por los problemas de la circulación”*, sin embargo, ya a los 76 días de vigencia oficial se recuperó la Comisión Interministerial para realizar importantes modificaciones a dicho Código.

En su artículo 93 especificaba que *“las máximas velocidades a las que deben circular los automóviles dotados de llantas neumáticas en todas sus ruedas, destinados al transporte de objetos y mercancías, cuyo peso total en carga exceda de 3.500 kg serán las siguientes: De 3.501 kg a 4.500 kg, 80 kilómetros por hora, de 4.501 kilogramos a 8.000 kilogramos, 60 kilómetros por hora y de 8.001 kg en adelante, 40 kilómetros por hora.*

- 1935 Decreto**, de 12 de marzo, **por el que se aprueba el Reglamento Orgánico Provisional del Cuerpo de Vigilantes de Caminos**<sup>57</sup> (Gaceta de Madrid, núm. 72, de 13 de marzo).
- 1936 Ertzain Igiletua, o sección motorizada.** Se crea en plena guerra civil la sección motorizada de la Ertzaina, dentro de ese cuerpo policial, que se había creado a finales de ese año. Desapareció en 1937.
- 1939 Plan General de Obras Públicas**<sup>58</sup>, con categoría de ley, de 11 de abril, elaborado bajo la dirección de **Alfonso Peña Boeuf (Plan Peña)**, Ministro de Obras públicas del primer gobierno después de la guerra civil, entre 1939 y 1941.
- 1939 Orden de 11 de agosto aprobando la Instrucción de Carreteras** (BOE, núm. 331 de 27 de noviembre)<sup>59</sup>. Supuso **la primera normativa técnica de construcción de carreteras adaptada al Plan General de Obras Públicas de ese año y a los requerimientos del automóvil**. De la numeración de las carreteras se encargó el ingeniero de caminos Victoriano Muñoz Oms.
- 1941 Policía Armada y de Tráfico.** Se crea mediante la Ley de 8 de marzo de 1941 por la que se reorganizan los servicios de policía (BOE núm. 98, de 8 de abril).<sup>60</sup>
- 1950 Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor**<sup>61</sup>, de 9 de mayo. (BOE núm. 130, de 10 de mayo)<sup>62</sup>.

---

*Si los vehículos están dotados en todas o en algunas de sus ruedas de llantas de caucho macizo o metálicas, las velocidades indicadas se reducirán a la mitad”.*

**Es decir, los límites de velocidad sólo se aplicaban a los vehículos de transporte de mercancías.**

<sup>57</sup> Reconoce que hasta la fecha la vigilancia de los caminos y carreteras estaba casi exclusivamente en manos de los peones camineros y de la Guardia Civil y crea una policía especializada en los “servicios relacionados con los transportes y con la policía de las carreteras, con el cumplimiento de las disposiciones fiscales relativas a la circulación de vehículos, con la asistencia a los usuarios y con el concurso a las autoridades competentes”.

<sup>58</sup> Es entonces cuando se clasificaron las carreteras en nacionales, comarcales y locales, reemplazando así la tradicional clasificación de la red en carreteras de primer, segundo y tercer orden. Se estableció además la designación de las seis carreteras nacionales radiales con origen en la Puerta del Sol de Madrid.

La Instrucción técnica definió la geometría de las carreteras, estableciendo las secciones, pendientes máximas, radios de curvatura mínimo, etc. para cada tipo de carreteras según la nueva clasificación. Además, supuso la estandarización de todos los elementos de las carreteras: balizas, señales, sistemas de contención, etc. que se utilizarían durante los años siguientes.

<sup>59</sup> El art. primero de esta Instrucción estableció una nueva clasificación de las carreteras quedando de la siguiente forma: Nacionales, Comarcales y Locales, en lugar de primer, segundo y tercer orden.

<sup>60</sup> La mayoría de los vigilantes de caminos que no habían sido depurados por el nuevo régimen se integraron en la nueva policía.

<sup>61</sup> Fue conocida, en todos los ámbitos, como “Ley Penal del Automóvil” y era una ley penal especial, ya que se encontraba fuera del Código Penal.

<sup>62</sup> Es una ley muy breve que tiene un marcado carácter penal-judicial. Se sustituyen las sanciones pecuniarias por sanciones penales en determinados comportamientos en materia de tráfico, aunque, en ocasiones, se mantiene la multa junto con la pena de arresto o prisión.

En su art. 1º se ocupa de la conducción de vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas o de estupefacientes. Esa influencia debe provocar en el conductor un estado de incapacidad para conducir con seguridad, es decir, en época tan temprana no sólo exige que haya influencia, sino que además ésta debe provocar incapacidad para conducir.

Esta ley penal especial va a ser sustituida por la Ley 122/1962 sobre uso y circulación de vehículos de motor, que se convertirá en un texto refundido mediante el Decreto 632/1968. Posteriormente va a desaparecer al integrarse en el Código Penal mediante la ley 3/1967 sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en un apartado dedicado a los “Delitos contra la seguridad del Tráfico”.

- 1959 Ley 47/1959**, de 30 de julio, **sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional** (BOE núm. 182, de 31 de julio).<sup>63</sup>
- 1960 Decreto 1666/1960 por el que se desarrollan las competencias en materia de tráfico, circulación y transporte por carretera determinadas en la Ley 47/1959 de 21 de julio** (BOE núm. 221, de 14 de septiembre).<sup>64</sup>
- 1962 Orden Circular 8.1. – IC, del MOP (Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales)**, de 25 de julio **sobre normas de señalización**, redactada conforme a las prescripciones del Protocolo relativo a los Transportes por Carretera y Transportes Automóviles formulado en Ginebra en 1949<sup>65</sup>.
- 1962 Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor**<sup>66</sup> (BOE núm. 310, de 27 de diciembre).
- 1963 Orden de 11 de junio de 1963 por la que se regula la dependencia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la Jefatura Central de Tráfico**<sup>67</sup> (BOE núm. 151, de 25 de junio).
- 1966 Arbolado. Decreto 1478/1966**, de 2 de junio, **por el que se dictan normas reguladoras del arbolado de las carreteras** (BOE núm. 57, de 2 de julio).
- 1967 Regresan los delitos de Tráfico al Código Penal** mediante la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE núm. 86, de 11 de abril).
- 1969 Circulación por autopista.** Decreto 1277/1969, de 26 de junio, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluye en el mismo un nuevo capítulo regulando este tipo de circulación (BOE núm. 154, de 28 de junio).<sup>68</sup>
- 1974 Unificación de las velocidades.** Se modifica el art. 20 del Código de la Circulación mediante el Decreto 951/1974, de 5 de abril (BOE núm. 83, de 6 de abril), por el que se modifica el artículo 20 del Código de la Circulación. No fijaba las velocidades, sino que autorizaba al Ministerio de Gobernación para establecerlas. Este ministerio publica la

<sup>63</sup> La Guardia Civil pasa a ocuparse de la “vigilancia del tráfico” y se crea la Jefatura Central de Tráfico, aunque sólo nominalmente.

<sup>64</sup> Se detallan más las competencias del Ministerio del Interior, de la Jefatura Central de Tráfico y de la Guardia Civil.

<sup>65</sup> Supuso la completa adaptación de la señalización de las carreteras españolas a los modelos internacionales.

<sup>66</sup> Se aprobó con el propósito de dar un tratamiento global desde el punto de vista jurídico al fenómeno de la conducción irregular de vehículos de motor con relevancia penal. Se mantenían los delitos de tráfico fuera del Código Penal.

<sup>67</sup> El art. 3 señalaba que “...el Director General de la Jefatura Central de Tráfico dictará las órdenes o Instrucciones para el Servicio. por conducto del Jefe de la Agrupación o directamente, en caso de urgencia a los Sectores o Subsectores interesados ...”.

El art. 4 disponía: “Las Jefaturas Provinciales de Tráfico comunicarán directamente a los Jefes de los Subsectores de la Agrupación las instrucciones encaminadas a la regulación y distribución de los servicios y podrán solicitar cuantos informes consideren necesarios sobre la ejecución e incidencias de los mismos”.

<sup>68</sup> Se publicó para armonizar las señales con los demás países de acuerdo con la Convención de Viena de Señalización Vial de 1.968. España había firmado la Convención el 08.11.1968, aunque no la ratificó. Se definen por primera vez términos como “autopista”, “autovía”, “vía para automóviles”, “carril de aceleración” y “carril de deceleración”.

**Orden de 6 de abril de 1974** (BOE núm. 84, de 8 de abril)  **fijando la velocidad máxima** en las autopistas en 130 km/h y en las autovías y en las carreteras con arcenes con un arcén de anchura mínima de 1,5 m o con dos o más carriles para cada sentido se permite circular a 110 km/h.

**1974 Orden de 27 de junio de 1974 limitando la velocidad de los conductores noveles.** (BOE núm. 162, de 8 de julio). Los conductores de turismos no pueden superar la velocidad de 80 km/h durante el primer año y de 90 durante el segundo.

**1974 Decreto 757/1974**, de 14 de marzo,  **por el que se regula la importación temporal de automóviles en régimen de Matrícula Turística** (BOE núm. 74, de 27 de marzo).

**1974 Decreto 2926/1974**, de 3 de octubre (BOE núm. 253, de 22 de octubre),  **sobre la obligación de cinturones de seguridad en los asientos delanteros.** La entrada en vigor fue a los 6 meses, es decir el 22 de abril de 1975.

**1976 Orden de 2 de julio por la que se confiere efecto legal a la publicación del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales (P.G.3)**, editado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio.

**1976 Orden de 11 de octubre de 1976 por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas** (se reduce el límite de velocidad) (BOE núm. 245, de 12 de octubre). En autopistas y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de circulación o, en su caso, con carril adicional para vehículos lentos: Turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora.

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

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

**1978 Constitución Española** (BOE núm. 311, de 29 de diciembre)<sup>69</sup>.

**1979 Tasas de la Jefatura Central de Tráfico. Ley 16/1979**, de 2 de octubre (BOE núm. 240, de octubre).<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> En su art. 19 establece que los españoles tienen derecho a circular por el territorio nacional. El art.53 permite regular ese derecho y el 149.1. 21ª, dispone que es competencia exclusiva del Estado el tráfico y circulación de vehículos a motor. Limitar la circulación de modo general sólo se puede hacer mediante un decreto de Estado de Alarma y para hacerlo totalmente se necesita la aprobación de un decreto de Estado de Excepción.

<sup>70</sup> Las tasas constituyen tributos de carácter estatal exigibles como contraprestación de los servicios y actividades prestados por el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Entran en vigor anualmente dentro de la Ley de Presupuestos.

El hecho imponible está constituido por la realización de las actividades o la prestación de los servicios especificados en el artículo 6 de la Ley 16/1979, donde también aparecen las tarifas que corresponden con cada servicio.

- 1980 Orden de 17 de enero de 1980 por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas** (se aumenta el límite de velocidad) (BOE núm. 23, de 26 de enero). En autopistas, turismos y motocicletas, 120 km/h. En autovías y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de circulación o, en su caso, con carril adicional para vehículos lentos, turismos y motocicletas, 100 km/h.
- 1980 Real Decreto 3073/1980**, de 21 de noviembre, por el que se reorganizan los servicios de **inspección técnica de vehículos** (BOE núm. 40, de 16 de febrero de 1981). Se generaliza la ITV a todos los vehículos excepto a los pertenecientes al Estado).
- 1981 Licencia de aprendizaje de la conducción.** Orden de 29 de julio (BOE núm. 186, de 5 de agosto).
- 1981 Señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito territorial de las Comunidades Autónomas.** Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto (BOE núm. 242, de 9 de octubre).
- 1982 Señalización de carreteras, aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobuses y marítimas y servicios públicos de interés general en el ámbito de las Comunidades Autónomas con otra lengua oficial distinta del castellano.** Real Decreto 334/1982, de 12 de febrero (BOE núm. 50, de 27 de febrero).
- 1982 Ley Orgánica 13/1982**, de 10 de agosto, **de reintegración y mejoramiento del régimen foral de Navarra** (BOE núm. 195, de 16 de agosto), confirmando en que en todo lo relativo al tráfico y circulación, Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que entonces ostentaba<sup>71</sup>.
- 1982 Real Decreto 3256/1982**, de 15 de octubre, (BOE núm. 287, de 30 de noviembre) **sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.**
- 1985 Ley 7/1985**, de 2 de abril, **Reguladora de las Bases de Régimen Local.** Su art. 25 señala que el Municipio ejercerá, en todo caso, la Ordenación del Tráfico de Vehículos y Personas en Vías Urbanas y el Transporte Público de Viajeros (BOE núm. 80, de 3 de abril).
- 1987 Ley 16/1987**, de 30 de julio, **de Ordenación de los Transportes Terrestres** (BOE núm. 182, de 31 de julio).
- 1987 Norma de Carreteras 8.3-IC, "Señalización de Obras"** aprobada por O.M. de 31 de agosto.

---

<sup>71</sup> Véase también la Ley Foral 23/2018, de 19 de noviembre, de las Policías de Navarra. En su art. 16 dispone que la Policía Foral ejerce: "La ordenación del tráfico dentro del territorio de la Comunidad Foral de Navarra, conforme a los convenios de delimitación de competencias en la materia concluidos con el Estado y vigentes en cada momento, salvo que correspondan legalmente a las Policías Locales".  
Está prevista una reunión el 01.12.2021 de la comisión mixta de la Junta de Transferencias en la que se materializará el acuerdo de traspaso de las competencias de tráfico en materia de vigilancia y sanción de las infracciones a Navarra.

- 1987 Orden** de 16 de julio de 1987, **por la que se aprueba la norma 8.2-IC «Marcas viales» de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 185, de 4 de agosto).
- 1987 Norma 8.3 – IC sobre Señalización de Obras. Orden de 31 de agosto, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado** (BOE núm. 224, de 18 de setiembre).
- 1989 Ley 18/1989 de Bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial**, de 25 de julio (BOE núm. 178, de 27 de julio).
- 1990 Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, **por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** (BOE núm. 63, de 14 de marzo).
- 1990 Real Decreto 1211/1990**, de 28 de setiembre, **por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres** (BOE núm. 241, de 8 de octubre).
- 1992 Obligación de los cinturones de seguridad en los asientos traseros tanto en ciudad como en carretera.** Art 17 del Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero de 1992).
- 1994 Ley Orgánica 17/1994**, de 23 de diciembre, sobre modificación de diversos artículos del Código Penal. **El ciclomotor pasa a tener el mismo tratamiento que los vehículos de motor** cuando se conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con temeridad o con imprudencia.
- 1994 Real Decreto 320/1994**, de 25 de febrero, **por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial** (BOE núm. 95, de 21 de abril).
- 1994 Real Decreto 1417/2005**, de 25 de noviembre, **por el que se regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos** (BOE núm. 289, de 3 de diciembre).
- 1995 Real Decreto 1247/1995**, de 14 de julio, **por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos** (BOE núm. 189, de 9 de agosto).
- 1995 Real Decreto 1561/1995**, (BOE núm. 230, de 26 de setiembre) **sobre jornadas especiales de trabajo en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.**
- 1995 Ley Orgánica 10/1995**, de 23 de noviembre, **del Código Penal** (BOE núm. 281, de 24 de noviembre). Los delitos figuran en el Título XVII dedicado a los delitos contra la seguridad colectiva, y dentro de éste en su Capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial, en los arts. 379 al 385. **La Instrucción 10/2021 de la Fiscalía General**

del Estado y el *Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial se han incluido en la última reforma operada por la L.O. 2/2019*.<sup>72</sup>

- 1997 *Manual de ejemplos de señalización de obras fijas. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.*
- 1997 *Señalización móvil de obras. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.*
- 1997 *Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña* (BOE núm. 300, de 16 de diciembre).
- 1997 *Ley 14/1997, de 24 de diciembre, de creación del Servicio Catalán de Tráfico* (DOGC núm. 2548, de 31 de diciembre)<sup>73</sup>.
- 1998 *Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre el traspaso de servicios y funciones de la Administración General de la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor* (BOE núm. 79, de 2 de abril).
- 1998 *Orden, de 18 de junio de 1998, por la que se regulan los cursos de formación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas y los centros de formación que podrán impartirlos* (BOE núm. 155, de 30 de junio).
- 1998 *Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos* (BOE núm. 22, de 26 de enero).
- 1999 *Orden de 9 de diciembre de 1999 sobre cambio de matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes* (BOE núm. 296, de 11 de diciembre).
- 2001 *Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores*<sup>74</sup> (BOE núm. 105, de 2 de mayo).
- 2002 *Señales verticales de circulación*, publicado por la Dirección General de Carreteras. *Tomo I: Características de las señales; Tomo II: Catálogo y significado de las señales.*
- 2003 *Orden INT/574/2003, de 13 de marzo, por la que se regula la especialidad de tráfico en la Guardia Civil* (BOE núm. 67, de 19 de marzo).

---

<sup>72</sup> Es de especial transcendencia dado que los conceptos usuario vulnerable (peatón ciclista y motorista) y usuario especialmente vulnerable (niños/as, personas mayores y personas con discapacidad) han pasado a disponer de un especial amparo jurídico.

<sup>73</sup> En esa misma ley se crea la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Viaria.

<sup>74</sup> Artículo 12. Seguros.

“Sin perjuicio del cumplimiento de la legislación vigente en materia de seguros obligatorios, las empresas que realicen cualquiera de los transportes incluidos en el artículo 1 deberán tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos en que aquéllos se realicen”. Es decir, deben contratar un seguro adicional para cubrir las indemnizaciones que superen las contempladas en el seguro obligatorio.

- 2003 Real Decreto 1231/2003**, de 26 de septiembre, **por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado** (BOE núm. 234, de 30 de septiembre).
- 2003 Real Decreto 1295/2003**, de 17 de octubre, **por el que se aprueba el Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores** (BOE núm. 258, de 28 de octubre).
- 2003 Orden FOM/3460/2003**, de 28 de noviembre, **por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 297, de 12 de diciembre).
- 2003 Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, **por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación** (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).
- 2003 Ley 51/2003**, de 2 de diciembre, **de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad** (BOE núm. 289, de 03 de diciembre).
- 2004 Real Decreto Legislativo 8/2004**, de 29 de octubre, **por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor** <sup>75</sup>(BOE núm. 267, de 5 de noviembre).
- 2005 Real Decreto Legislativo 6/2004**, de 29 de octubre, **por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados** (BOE núm. 267, de 5 de noviembre).
- 2005 Orden FOM/1190/2005**, de 25 de abril, **por la que se regula la implantación del tacógrafo digital** (BOE núm. 105, de 3 de mayo).
- 2005 Se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos** mediante la Ley 17/2005, de 19 de julio, (BOE núm. 172, de 20 de julio) por la que se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- 2005 Orden INT/2596/2005**, de 28 de julio, **por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción** (BOE núm. 190, de 10 de agosto).
- 2006 Real Decreto 635/2006**, de 26 de mayo, **sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado** (BOE núm. 126, de 27 de mayo).
- 2006 Permiso y licencia de conducir por puntos.** Se modifica el Reglamento General de Conductores (RD 62/2006) para adaptarlo a la Ley 17/2005, de 19 de julio, y fija **el 1 de julio de 2006 como fecha de entrada en vigor.**
- 2007 Real Decreto 505/2007**, de 20 de abril, **por el que se aprueban las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso**

---

<sup>75</sup> Su art. 49 establece que las actualizaciones de las cuantías y límites indemnizatorios fijados en la Ley y en sus tablas, son automáticas. Y determina que dicho ajuste se fije según el índice de revalorización de las pensiones.

**y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones** (BOE núm. 113, de 11 de mayo).

- 2007 Real Decreto 640/2007**, de 18 de mayo, **por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera** (BOE núm. 126, de 26 de mayo).
- 2007 Orden INT/2035/2007**, de 2 de julio, **por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas** (BOE núm. 164, de 10 de julio).
- 2007 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** (BOE núm. 184, de 2 de agosto).
- 2007 Real Decreto 1544/2007**, de 23 de noviembre, **por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad** (BOE núm. 290, de 4 de diciembre).
- 2008 Orden INT/624/2008**, de 26 de febrero, **por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil** (BOE núm. 60, de 10 de marzo).
- 2008 Real Decreto 1507/2008**, de 12 de septiembre, **por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio<sup>76</sup> de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor** (BOE núm. 222, de 13 de setiembre).
- 2008 Orden FOM/3053/2008<sup>77</sup>**, de 23 de septiembre, **por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de**

<sup>76</sup> El seguro obligatorio incluye exclusivamente la responsabilidad civil del conductor frente a terceros. Es decir, cubre los daños materiales o personales que provoque a otras personas o vehículos. En ningún caso, el seguro obligatorio cubre los daños materiales o personales que sufra el propio conductor, pero sí protege a quiénes le acompañaban en el vehículo cuando ocurrió la colisión.

<sup>77</sup> Esta Orden, al indicar que sólo es de aplicación obligatoria en la Red de Carreteras del Estado no tiene ningún sentido. Véase <http://www.carreteros.org/normativa/travesias/reductores/apartados/nota.htm>.

Sin embargo, frente a quienes dicen que no se debe acatar en los municipios, debemos argumentar que en tanto los municipios no hagan uso de la vinculación negativa de la ley (otorgada en la Carta Europea de la autonomía local hecha en Estrasburgo 15/10/1985 y publicada en el BOE nº47 de 24/02/1989) para redactar sus OO.MM. al respecto de los reductores, (cumpliendo los mínimos de la existente norma a nivel estatal), deberán regirse precisamente por la vigente Orden FOM/3053/2008.

Dado que el art. 5.2 RGCir indica que: "No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan **la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento (hoy en día: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana)** y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular de los ciclistas" podríamos pensar que esa regulación básica es la que figura en la Orden.

Por otra parte, en 2014 entró en vigor la Norma 8.1-IC, de la Instrucción de Carreteras, y en su apartado 7.10.2) después de señalar que para que en un paso de peatones tenga prioridad para estos, el paso tiene que estar en poblado (es decir, es de competencia municipal), pasa a indicar que "En pasos de peatones sobreelevados (reductor trapezoidal) se seguirán las indicaciones de la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008)".

También los ayuntamientos, de acuerdo con el art. 5.2 RGCir, debieran respetar la regulación básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuando coloquen reductores de velocidad tipo "lomo de asno" o Bandas Transversales de Alerta.

**alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado** (BOE núm. 261, de 29 de octubre).

- 2009 Real Decreto 818/2009**, de 8 de mayo, **por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores** (BOE núm. 138, de 8 de junio).
- 2009 Resolución** de 1 de junio, **de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable** (BOE núm. 143, de 13 de junio).
- 2010 Real Decreto 170/2010**, de 19 de febrero, **por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores** (BOE núm. 54, de 3 de marzo).
- 2010 Real Decreto 750/2010**, de 4 de junio, **por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos** (BOE núm. 153, de 24 de junio).
- 2010 Real Decreto 866/2010**, de 2 de julio, **por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos** (BOE, núm. 170, de 14 de julio).
- 2010 Orden ITC/1992/2010**, de 14 de julio, **por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio** (BOE) núm. 179, de 24 de julio).
- 2010 Orden INT/3215/2010**, de 3 de diciembre, **por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos** (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).
- 2010 Orden INT/3022/2010**, de 23 de noviembre, **por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico** (BOE núm. 285, de 25 de noviembre).
- 2011 Orden INT/314/2011**, de 1 de febrero, **sobre empresas de seguridad privada**<sup>78</sup> (BOE núm. 42, de 18 de febrero).
- 2011 Real Decreto 345/2011**, de 11 de marzo, **sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado** (BOE núm. 61, de 12 de marzo).
- 2011 Eliminación de los límites de velocidad a los conductores noveles.** Orden PRE/629/2011, de 22 de marzo, por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 72, de 25 de marzo)<sup>79</sup>.

<sup>78</sup> Tiene interés en materia de seguridad vial porque se ocupa del transporte de fondos, objetos valiosos, peligrosos y explosivos.

<sup>79</sup> Esta Orden suprime, desde el 26 de marzo, el límite de velocidad de 80 kilómetros por hora que los conductores noveles tenían que respetar durante su primer año de conducción. No obstante, se mantiene la obligación de llevar en el vehículo la señal "L" que indica que es conductor novel. Estuvo vigente desde 1974, es decir, 37 años.

- 2011 Resolución de 2 de marzo de 2011, de la Dirección General de Tráfico, por la que se anuncia la puesta en servicio del número 011 sobre "Información del tráfico y auxilio en carretera"<sup>80</sup> (BOE núm. 58, de 9 de marzo).**
- 2011 Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, por la que se regula la formación para el acceso progresivo al permiso de conducción de la clase A (BOE núm. 209, de 31 de agosto).**
- 2011 Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (BOE núm. 184, de 2 de agosto).**
- 2011 Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad (BOE núm. 224, de 17 de setiembre).**
- 2012 Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (BOE núm. 90, de 14 de abril).**
- 2012 Orden Circular 32/2012, del Ministerio de Fomento, de 14 de diciembre, conteniendo una Guía de Nudos Viarios<sup>81</sup>.**
- 2013 Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera (BOE núm. 47, de 23 de febrero).**
- 2014 Manual del Sistema de Señalización Turística Homologada en las carreteras estatales, publicado de forma conjunta por los Ministerios de Industria, Energía y Turismo, y Fomento, en el mes de noviembre.**
- 2014 Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regular las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español (BOE núm. 50, de 27 de febrero).**
- 2014 Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE, núm. 83, de 5 de abril).**
- 2014 Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada (BOE núm. 83, de 5 de abril). Se ocupa del transporte de objetos valiosos, de armas y de explosivos.**
- 2014 Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas.**

<sup>80</sup> El centro de atención de las llamadas desde el cual se presta este servicio se encuentra ubicado en Madrid.

<sup>81</sup> Reúne en un único documento un conjunto de orientaciones generales válidas para todo tipo de nudos viarios, diferenciando posteriormente las características y aplicaciones de cada tipo en particular definido por sus peculiaridades propias.

- 2014 Orden INT/2223/2014**, de 27 de octubre, (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), **por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico**<sup>82</sup>.
- 2014 Orden FOM/2523/2014**<sup>83</sup>, de 12 de diciembre, **por la que se actualizan determinados artículos del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes, relativos a materiales básicos, a firmes y pavimentos, y a señalización, balizamiento y sistemas de contención de vehículos** (BOE núm. 3, de 3 de enero de 2015).
- Fue modificada por la **Orden FOM/510/2018**, de 8 de mayo,
- 2015 Ley 4/2015**, de 27 de abril, **del Estatuto de la víctima del delito**<sup>84</sup> (BOE núm. 101, de 28 de abril)
- 2015 Ley 35/2015**, de 22 de septiembre, **de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación** (BOE núm. 228, de 23 de setiembre).
- 2015 Ley 37/2015**, de 29 de septiembre, **de carreteras** (BOE núm. 234, de 30 de setiembre).<sup>85</sup>
- 2015 Real Decreto Legislativo 6/2015**, de 30 de octubre, **por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial** (BOE núm. 261, de 31 de octubre).
- 2015 Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales**<sup>86</sup>. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente. Publicado el 31 de diciembre. Segunda edición revisada y ampliada. La primera se publicó en 2006.
- 2016 Orden FOM/273/2016**, de 19 de febrero, **por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 55, de 4 de marzo).
- 2016 Orden FOM/298/2016**, de 15 de febrero, **por la que se aprueba la norma 5.2 - IC drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras** (BOE núm. 60, de 10 de marzo de 2016).

<sup>82</sup> Al igual que existe una Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC), debiera crearse otra que se dedicase a investigar los accidentes de circulación y emitiese recomendaciones sobre cómo evitarlos.

<sup>83</sup> Contiene numerosas descripciones de elementos de balizamiento retrorreflectantes: panel direccional, hito de arista, hito de vértice, baliza cilíndrica y captafaro vertical. En el caso de los paneles direccionales sus dimensiones y diseño están indicados en la Norma 8`1-IC "Señalización vertical".

<sup>84</sup> El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, señala que con esta Ley se tutelan de modo más eficaz los derechos procesales, morales y económicos de las víctimas de accidentes de tráfico.

<sup>85</sup> Contiene definiciones sobre los que se considera carreteras y lo que no. Tenemos que tener muy presente la definición de carretera en el TRLTSV, apartado 65, ya que es el único texto legal que indica que para que sea considerada carretera **tiene que estar pavimentada**.

<sup>86</sup> Están relacionadas con la Disposición Adicional Séptima del TRLTSV que se ocupa de la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas.

- 2016 Real Decreto 639/2016**, de 9 de diciembre, **por el que se establece un marco de medidas para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos**<sup>87</sup> (BOE» núm. 298, de 10 de diciembre).
- 2016 Reglamento UE 168/2013**. Desde su entrada en vigor, el 01.01.2016 **los ciclomotores han pasado a ser vehículos de motor, al tener aplicación directa el Reglamento en España**.
- 2017 Real Decreto 563/2017**, de 2 de junio, **por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan por territorio español** (BOE núm. 137, de 9 de junio).
- 2017 Real Decreto 920/2017**, de 23 de octubre, **por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos** (BOE núm. 271, de 8 de noviembre).
- 2019 La Ley Orgánica 2/2019**, de 1 de marzo, **de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente**<sup>88</sup>.
- 2021 Resolución** de 22 de febrero de 2021, de la DGT, por la que se crea el **Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial**, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real (BOE núm. 63, de 15 de marzo).
- 2021 Real Decreto 265/2021**, de 13 de abril, **sobre los vehículos al final de su vida útil** (BOE núm. 89, de 14 de abril).
- 2021 Orden TMA/851/2021**, de 23 de julio, **por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados** (BOE núm. 187, de 6 de agosto).

## **NORMATIVA DE INTERÉS EUROPEA E INTERNACIONAL**<sup>89</sup>

<sup>87</sup> Traspone a la legislación española la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Estos son: la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP), así como su eventual uso simultáneo y combinado, por ejemplo, mediante sistemas de tecnología mixta, y el propósito de la Directiva y de este Real Decreto es que se conviertan en combustibles alternativos al petróleo a largo plazo.

<sup>88</sup> En 2019 el Código Penal se reformó mediante la LO 2/2019, incluyendo el contenido de la Instrucción 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial y al Dictamen 2/2016 de la Fiscalía de Seguridad Vial que es de especial transcendencia, porque en él se diferencian los usuarios vulnerables (peatón, ciclista y motorista) de los usuarios especialmente vulnerables (niños, ancianos y personas con discapacidades).

<sup>89</sup> El "Global Forum for Road Traffic Safety. (WP.1)" sustituyó en 2017 al WP.1 (Working Party on Road Safety / Grupo de Trabajo 1) que había sido creado en 1988, que a su vez había sustituido a otro que existía desde 1950. Es el único organismo permanente de la ONU que centra su interés en la seguridad vial. Es el guardián de los instrumentos legales de la ONU en el campo de la seguridad vial. Está integrado en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, dentro de su División de Transportes. Tiene su sede en Ginebra.

- 1909 Convenio<sup>90</sup> internacional<sup>91</sup> relativo a la circulación de automóviles**, firmado en París el 11 de octubre de 1909 (Gaceta de Madrid, núm. 118, de 27 de abril de 1912).
- 1921 Conferencia Internacional<sup>92</sup> sobre circulación por carretera**, celebrada en París del 05 al 12 de octubre. Sus conclusiones fueron incorporadas a la normativa española **modificando el Reglamento provisional de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales<sup>93</sup>** (Gaceta de Madrid núm. 329, de 25 de noviembre de 1922).
- 1926 Convenio para la circulación internacional<sup>94</sup> por carreteras**, firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 85, de 26 de marzo de 1927).<sup>95</sup>
- 1926 Convenio Internacional para la circulación de automóviles**, firmado en París el 24 de abril de 1926 (Gaceta de Madrid núm. 801, de 22 de marzo de 1930)<sup>96</sup>.

<sup>90</sup> El término "Convenio" se utiliza principalmente para tratados multilaterales formales con un número elevado de partes. Suelen estar abiertos a la participación de la comunidad internacional en su conjunto, o a la de un gran número de Estados.

En este Convenio se aprobaron las cuatro primeras señales de tráfico: tajea transversal, cruce, pasos a nivel y curva. Estas señales ya tenían incluso precedentes más completos. Así el Automóvil Club de Alsacia-Lorena, entonces ocupado por Alemania, publicó, en 1904, 8 señales de advertencia: curva a la derecha, curva a la izquierda, cruce peligroso, pendiente descendente sinuosa, lomo de burro, badén, paso a nivel y pendiente descendente.

<sup>91</sup> No tenía carácter mundial ya que era enteramente europea.

<sup>92</sup> Las "Conferencias Internacionales" reúnen participantes de diversos países y por lo general también de diversas instituciones internacionales (organizaciones intergubernamentales, organismos no gubernamentales...), y con frecuencia allí se abordan temas concretos. Las declaraciones o resoluciones se suelen establecer por consenso y sus conclusiones acaban siendo incorporadas, en muchos casos, al derecho interno de los países participantes.

<sup>93</sup> Modificó varios artículos del Reglamento de Conservación de Carreteras, todos ellos referidos a normas de comportamiento en la circulación: ocupación de la calzada por parte de animales; adelantamiento de vehículos a otros o a animales; cesión de paso en cruces a animales y vehículos que vengan por la derecha; forma de conducir los animales evitando que corran en las inmediaciones de otros de su misma especie o de las personas que vayan a pie; aparato advertidor en velocípedos; cesión del paso por los peatones al entrar en la calzada, a los vehículos, incluidos los de tracción animal y a los animales; regulación de los convoyes de vehículos, incluidos los de tracción animal; luces obligatorias en los vehículos, incluidas las bicicletas, desde el anochecer; el tránsito de ganado; la distancia entre rebaños, señalización de las cañadas con postes indicadores y la necesidad de llevar luces de noche; medidas de los vehículos y de su carga; velocidades de los vehículos incluidos los que llevan remolque; llantas de los vehículos y el peso máximo que deben soportar las ruedas.

<sup>94</sup> Las dos Convenciones de París tenían carácter universal.

<sup>95</sup> Consta de apenas 14 artículos y sólo los 8 primeros se ocupan de la circulación vial. El art. 1º se ocupa de su aplicación; el 2º de la conducción de vehículos, bestias de carga, tiro o silla y exige siempre la presencia de al menos un conductor; el 3º se ocupa del estado y posición del conductor y otorga preferencia a los vehículos y animales sobre los peatones; el 4º establece el sentido de la marcha; el 5º se ocupa de los cruces entre vehículos y animales y los pases (adelantamientos); el 6º dispone como actuar en las bifurcaciones y cruces de carretera; el 7º de las señales luminosas y el 8º de esas señales en los velocípedos.

<sup>96</sup> Actualiza del Convenio de 1909. Fue firmado inicialmente por 40 estados y sigue vigente en más de 50 países. Aunque también es breve ya que consta de sólo 17 artículos es mucho más rico en normativa con respecto al Convenio para la Circulación Internacional por Carretera de 1909. El art. 1º establece a quien se aplica el Convenio; el 2º define lo que es un automóvil; el 3º detalla las características que debe reunir un automóvil para ser admitido a la circulación internacional; el 4º exige que se lleve un certificado, según el modelo contenido en los anexos A y B, que acredite esas características; el 5º describe el distintivo que deben llevar en la parte posterior de forma bien visible para indicar el país o territorio de donde proviene siguiendo el modelo del Anexo B; el 6º prohíbe que los vehículos sean conducidos por menores de 18 años y además los conductores deben tener cualidades que ofrezcan garantía suficiente; el 7º exige que esas cualidades se demuestren mediante la exhibición de un permiso de conducción contemplado en los anexos D y E del Convenio permitiendo de ese modo el reconocimiento mutuo de permisos; el 8º recuerda la obligación por parte del conductor de respetar las Leyes y

- 1931 Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras**<sup>97</sup>, firmado en Ginebra el 30 de marzo de marzo de 1931 (Gaceta de Madrid, núm. 95, de 5 de abril de 1933).
- 1948 Declaración**<sup>98</sup> **Universal de Derechos Humanos**<sup>99</sup>, aprobada por Resolución 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948, de la Asamblea General de la ONU, reunida en París.<sup>100</sup>
- 1949 Convenio sobre la circulación por carretera**<sup>101</sup>, firmado en Ginebra el 19 de setiembre de 1949<sup>102</sup> (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril 1958; fe de erratas

*Reglamentos en vigor en el país por el que circula y la posibilidad de que las autoridades entreguen en las aduanas un extracto de esas Leyes y Reglamentos; el 9º señala que los Estados deben colocar las señales que figuran en el Anexo F del Convenio, el 10º indica a los Estados contratantes que deben informar sobre los titulares de permisos que hayan cometido alguna falta en relación con las Leyes y Reglamentos del país por el que circulen; seguidamente en los artículos 11 al 17 vienen varias disposiciones finales sobre la firma y ratificación del Convenio; finalmente figuran varios anexos al Convenio. España, en aquel momento, no era miembro de la ONU.*

<sup>97</sup> El Convenio de Ginebra de 1931 logró uniformar la señalización y añadir una serie de señales reguladoras e informativas, normalizándose también los colores de las mismas. Por ejemplo, el color rojo era determinante en las señales de prohibición, pero no en las de peligro, que debían tener algún símbolo. Se fijaron 26 tipos. Sin embargo, no se ocupó de la regulación semafórica ni de las marcas viales ya que todavía no tenían demasiada implantación. Aunque acudieron pocos países, sus disposiciones fueron muy bien aceptadas por la mayoría de las naciones europeas y muchas señales aún siguen usándose hoy en día. Este sistema básico fue aprobado por España por Ley en 1933, siendo una posterior Instrucción de Carreteras la que concretó los modelos de las señales y las normas para su correspondiente colocación.

<sup>98</sup> Como su nombre indica, la Declaración Universal es una declaración de intenciones, pero **desprovista de fuerza jurídica**. En su preámbulo queda patente esta característica, refiriéndose a su contenido como "ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, inspirándose constantemente en ella, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades". Su texto "insta al esfuerzo", pero no incluye mecanismos que obliguen al cumplimiento de sus contenidos. Esta Declaración se sometió a votación el 10 de diciembre de 1948 en París, y fue aprobado, por los que entonces eran los 58 Estados miembros de la Asamblea General de la ONU, con 48 votos a favor y las 8 abstenciones de la Unión Soviética, de los países de Europa del Este, de Arabia Saudí y de Sudáfrica. Además, otros dos países miembros no estuvieron presentes en la votación.

<sup>99</sup> En su artículo 13 figura:

- "1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.**  
**2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país".**

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

<sup>100</sup> El art. 10.2 CE señala: "Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán **de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos** y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España". Con lo cual España le da fuerza jurídica a esa Declaración.

<sup>101</sup> Desde el punto de vista jurídico los dos Convenios de París, han sido sustituidos en España por la Convención de Ginebra de 1949 y sus Protocolos anexos.

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

<sup>102</sup> Fue firmado por 17 Estados. En la actualidad está vigente en más de 120 países y revoca, entre los Estados contratantes y adherentes, el convenio de París de 1926.

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

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

núm. 123, de 23 de mayo de 1958). España se adhirió el 13.02.1958 y surtió efectos el 13.05.1959<sup>103</sup>.

- 1949** **Protocolo<sup>104</sup> de Ginebra relativo a las señales de carreteras**, de 19 de setiembre de 1949 (Gaceta de Madrid núm. 88, de 12 abril de 1958). Se enmendó en 1964.
- 1950** **Acuerdo Europeo<sup>105</sup> complementando la Convención sobre la circulación por carretera de 1949 y el Protocolo sobre Señalización Vial de 1949**, puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950 (ratificado por España el 09 de junio de 1960).
- 1950** **Acuerdo Europeo sobre la aplicación del artículo 23 del Convenio de 1949 sobre las dimensiones y pesos de los vehículos autorizados a circular por ciertas carreteras de las partes contratantes**, puesto a la firma el 16 de setiembre de 1950<sup>106</sup>.
- 1950** **Grupo de Trabajo para prevenir los accidentes de tráfico**. Fue establecido por el Sistema de Naciones Unidas, a través de la UNECE.
- 1950** **Convenio para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, del Consejo de Europa<sup>107</sup>** firmado en Roma el 04 de noviembre de 1950, ratificado el 26.09.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre).

---

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

<sup>103</sup> *Aquí nos encontramos con una cuestión jurídica bastante complicada. España ha ratificado este Convenio y no lo ha hecho con la Convención de la Circulación Vial de Viena de 1968. Sin embargo, la Ley de Bases de Tráfico de 1989, el Reglamento General de la Circulación de 1992 y otras numerosas disposiciones se refieren expresamente a que han incorporado las disposiciones aprobadas en Viena. ¿Qué sucede en el caso de que entre en contradicción lo dispuesto en Ginebra con lo dispuesto en Viena? Debiera prevalecer lo dispuesto en Ginebra porque un tratado internacional tiene primacía sobre una ley nacional teniendo en cuenta además que el Convenio de Viena no llegó a ser ratificado por España.*

<sup>104</sup> *El término «Protocolo» se utiliza para acuerdos menos formales que los que reciben la denominación de «Tratado» o «Convenio». Un “Protocolo facultativo” de un tratado es un instrumento que establece derechos y obligaciones adicionales a un tratado. Es de carácter independiente y está sujeto a una ratificación aparte. Estos protocolos permiten a las partes del tratado establecer entre ellos un marco de obligaciones que van más allá que el tratado general y con las que pueden no estar de acuerdo todas las partes, con lo que se crea un «sistema de dos niveles».*

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

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

<sup>105</sup> *En la página [www.unece.org](http://www.unece.org) (Comisión Económica para Europa) se pueden ver todas las convenciones y acuerdos depositados en dicha Comisión y comprobar quienes son los firmantes y quienes los han ratificado*

<sup>106</sup> *España no figura entre las 9 partes contratantes, todos países europeos.*

<sup>107</sup> *Véase la Resolución de 5 de abril de 1999, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, por la que se hacen públicos los textos refundidos del Convenio para la protección de los derechos y de las libertades fundamentales, hecho en Roma el 4 de noviembre de 1950 y el protocolo adicional al Convenio, hecho en París el 20 de marzo de 1952. (BOE núm. 108, de 6 de mayo de 1999).*

*El Convenio fue ratificado por España el 04.10.1979 (BOE núm. 243, de 10 de octubre de 1979).*

- 1953** *Artículo 2 del Protocolo<sup>108</sup> núm. 4 añadido al Convenio para la Protección de los Derechos Humanos* y que fue firmado en Estrasburgo el 16 de setiembre de 1953<sup>109</sup>.
- 1954** *Convenio sobre Facilidades Aduaneras para el Turismo*, firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954 y ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 282, de 25 de noviembre de 1958).<sup>110</sup>
- 1954** *Convenio sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares por carretera<sup>111</sup>*, firmado en Nueva York el 04 de junio de 1954, ratificado por España el 31 de julio de 1958 (BOE núm. 293, de 8 de diciembre de 1958).
- 1955** *Acuerdo sobre señales para trabajos camineros, por el que se modifica el Acuerdo europeo del 16 de septiembre de 1950 que suplementa el Convenio de 1949 sobre tráfico por carretera y el Protocolo de 1949 sobre signos y señales camineros. Ginebra, 16 de diciembre de 1955<sup>112</sup>* (ratificado por España el 09 de junio de 1960).
- 1956** *Convenio Aduanero relativo a la importación temporal de vehículos comerciales de carretera y Protocolo de firma*, firmado en Ginebra el día 18 de mayo de 1956, al que se adhirió España el 17.11.1958 (BOE núm. 94, de 20 de abril de 1959).
- 1957** *Acuerdo Europeo relativo a las Señales sobre el Pavimento de las Carreteras*, puesto a la firma en Ginebra el 13 de diciembre de 1957, depositado por España el 03 de enero de 1961 y entrada en vigor el 03 de abril de 1961 (BOE núm. 86, de 11 de abril de 1961).
- 1958** *Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos y*

---

Ni la Declaración de la ONU ni el Convenio Europeo de Derechos Humanos contemplan el derecho a entrar en el territorio de otro país ya que uno de los principios reconocidos de la soberanía de los Estados es el derecho a decidir sobre las condiciones de ingreso.

<sup>108</sup> Un "Protocolo de enmienda" es un instrumento que incluye disposiciones para modificar uno o varios tratados anteriores.

<sup>109</sup> Ese artículo consagra la libertad de circulación dentro del propio país y el derecho a abandonarlo y sólo podrán ser restringidos por una ley democrática.

<sup>110</sup> Una bicicleta sin motor es considerada un efecto personal y por ello se la libera del pago de derechos y gravámenes si se importa temporalmente por motivos de turismo.

<sup>111</sup> Instaure la "Libreta de paso por las aduanas" conocida internacionalmente como "Carnet de passages en douanes" (CPD). **El CPD permite a los viajeros importar temporalmente el vehículo sin tener que realizar, en cada puesto fronterizo de entrada a un país, el depósito en metálico de una fianza que garantice el pago de los derechos arancelarios y/o impuestos de importación. Básicamente el Carnet es una garantía internacional del pago de dichos conceptos, en caso de que el vehículo no sea reexportado. En España es emitido por el RACE. Es exigido en numerosos países fuera del Espacio Económico Europeo.**

<sup>112</sup> Colección de tratados de las Naciones Unidas: <https://treaties.un.org>.

**reglas**, puesto a la firma en Ginebra, el 20 de marzo de 1958 (ratificado por España el 11 de agosto de 1961<sup>113</sup>).

**1964 Instrumento de ratificación<sup>114</sup> del Convenio Aduanero relativo al Cuaderno A. T. A. para admisión temporal de mercancías<sup>115</sup>**, de 5 de marzo. Entró en vigor el 07 de julio de 1964 (BOE núm. 241, de 7 de octubre).

**1966 Instrumento de Ratificación de España del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos**, hecho en Nueva York el 19 de diciembre de 1966 (BOE núm. 103, de 30 de abril de 1977).<sup>116</sup>

**1968 Convención<sup>117</sup> de Viena sobre la Circulación Vial<sup>118</sup>**, de 8 de noviembre (firmada por España el 08 de noviembre de 1968, pero no ratificada por nuestro país).

**1968 Convención de Viena sobre la Señalización Vial**, de 8 de noviembre de 1968<sup>119</sup> (firmada por España ese mismo día, pero no fue ratificada por nuestro país)<sup>120</sup>.

---

<sup>113</sup> Colección de tratados de las Naciones Unidas: <https://treaties.un.org>

<sup>114</sup> La «ratificación» designa el acto internacional mediante el cual un Estado indica su consentimiento en obligarse por un tratado, siempre que las partes la hayan acordado como la manera de expresar su consentimiento. En el caso de tratados multilaterales, el procedimiento normal consiste en que el depositario recoja las ratificaciones de todos los Estados y mantenga a todas las partes al corriente de la situación. La necesidad de firma sujeta a ratificación concede a los Estados el tiempo necesario para lograr la aprobación del tratado en el plano nacional, y para adoptar la legislación necesaria para la aplicación interna del tratado.

<sup>115</sup> A.T.A. (combinación del francés y del inglés: Admission Temporaire/Temporary Admission). Es un documento de admisión temporal que permite que las mercancías puedan viajar fuera de las fronteras nacionales con el fin de:

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

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

<sup>116</sup> Su art. 12 contiene lo siguiente: "1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia".

<sup>117</sup> Es un término sinónimo de "Convenio" y de "Tratado".

<sup>118</sup> Puede descargarse la versión consolidada de 2006 y el Acuerdo Europeo complementario en [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv\\_road\\_traffic\\_SP.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_traffic_SP.pdf)

<sup>119</sup> Fue firmado en Viena por 37 Estados, y actualmente está en vigor en cerca de 100. En relación con estos últimos, el convenio hace que se anulen entre sí los efectos de los convenios de 1926 y de 1949, una vez ratificado y depositado el instrumento de ratificación.

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

El texto de esta Convención está más elaborado desde el punto de vista de la regulación de la circulación vial, dedicándole un capítulo con treinta artículos y regulando las maniobras que constituyen el núcleo esencial de los códigos modernos. Más allá de las preocupaciones minimalistas de los convenios anteriores, limitadas al cruce de vehículos y a su señalización, el Convenio de 1968, además de establecer los principios que deben observar los conductores en las maniobras de mayor riesgo (esto es, adelantamiento, cambio de dirección, precauciones que deben observarse en relación con los peatones), llegó hasta el punto de regular la parada, el estacionamiento, la entrada y salida de pasajeros, la circulación en túneles, y, en suma, todas las situaciones típicas de la conducción por carretera.

Este Convenio fue más lejos que los textos anteriores, obligando a los Estados contratantes y adherentes a adaptar el fondo de sus disposiciones legales a las normas de conducción en él establecidas, con la ventaja de que los conductores, al desplazarse a otros países adherentes, estarían familiarizados con lo esencial de las normas de conducción. No obstante, quedó abierta la posibilidad de que los Estados rechazaran modificaciones del Convenio.

<sup>120</sup> Hoy en día, al no existir cláusula derogatoria en las Convenciones de 1968 ni en sus modificaciones posteriores siguen vigentes: la de Ginebra de 1949 y tanto la de Circulación como la de Señalización Vial de Viena de 1968.

**Es interesante destacar que éstas dos últimas son distintas, aunque su discusión y aprobación se hicieron**

- 1970** **Control de los gases de escape.** Se publicó el 20 de marzo, la Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor<sup>121</sup>.
- 1971** **Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Circulación Vial,** abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 03 de agosto de 1979.
- 1971** **Acuerdo europeo complementario a la Convención de Viena sobre Señalización Vial,** abierto a la firma el 01 de mayo de 1971 (no fue firmado por España).
- 1971** **Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera,** hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. Aprobado y ratificado por España el 4 de septiembre de 1987 (BOE núm. 264, de 4 de setiembre).
- 1973** **Protocolo sobre Señalización Horizontal,** adicional al Acuerdo Europeo complementario de la Convención sobre Señalización Vial, abierto a la firma en Ginebra el 01 de marzo de 1973 (no fue firmado por España). Entró en vigor el 25 de abril de 1985.
- 1975** **Acuerdo sobre las exigencias mínimas para la emisión y la validez de los permisos de conducción,** puesto a la firma en Ginebra el 1 de abril de 1975 (no fue firmado por España y sólo tiene 7 partes contratantes, todos países europeos).
- 1975** **Acuerdo Europeo sobre las principales vías de tráfico internacional (AGR),** hecho en Ginebra el 15 de noviembre de 1975. España todavía no se adhirió formalmente a este acuerdo<sup>122</sup>.
- 1977** **Directiva 78/316/CEE del Consejo,** de 21 de diciembre de 1977<sup>123</sup>, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros **sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (identificación de los mandos, luces-testigo e indicadores).**
- 1982** **Instrumento de Adhesión<sup>124</sup> de España al Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras,** hecho en Ginebra el 21 de octubre de 1982. Madrid, 12.02.1986 (BOE núm. 48, de 25 de febrero de 1986).

---

**en paralelo.** Así, hay países que sólo ratificaron la de Ginebra como es el caso de España que no ratificó las de Viena. Sin embargo, estas últimas se aplican también en nuestro país porque así lo dispuso la Ley de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, de 1989.

<sup>121</sup> Ya habían legislado antes Alemania (1968) y Francia (1969).

<sup>122</sup> Eso no impidió que tras la modificación de 1985 discurriesen 13 itinerarios internacionales por suelo español.

<sup>123</sup> Fue adaptada al progreso técnico (actualizada) por la Directiva 93/91/CEE de la Comisión, de 29.10.1993.

<sup>124</sup> La «adhesión» es el acto por el cual un Estado acepta la oferta o la posibilidad de formar parte de un tratado ya negociado y firmado por otros Estados. Tiene los mismos efectos jurídicos que la ratificación. En general, la adhesión se produce una vez que el tratado ha entrado en vigor.

- 1988** *WP.1 on Road Traffic Safety (Grupo de Trabajo 1 sobre seguridad Vial)*. Sustituyó al Grupo de Trabajo sobre accidentes de carretera creado por la UNECE en 1950. Tenía su sede en Ginebra.
- 1990** *Instrumento de Ratificación por parte de España del Convenio Relativo a la Importación Temporal*, hecho en Estambul el 26 de junio de 1990. Entró en vigor en España, el 18 de septiembre de 1997 (BOE núm. 246, de 14 de octubre).
- 1996** *Directiva 96/96/CE* del Consejo, de 20 de diciembre, relativa a las *inspecciones técnicas de los vehículos*.
- 1997** *Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones*<sup>125</sup>, hecho en Viena el 13 de noviembre.
- 1998** *Convenio 98/C 216/01*, establecido sobre la base del artículo K.3 del Tratado<sup>126</sup> de la Unión Europea, *sobre las decisiones de privación del derecho de conducir*<sup>127</sup> (DOCE C 216, de 10 de julio).
- 1998** *Acuerdo relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y partes*<sup>128</sup> que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio.
- 2000** *Directiva*<sup>129</sup> *2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 6 de junio, relativa a las *inspecciones técnicas de los vehículos industriales en carretera*.
- 2002** *Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 11 de marzo, *relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera*.
- 2003** *Directiva 2003/59/EC del Parlamento Europeo y del Consejo* de 15 de julio, *sobre la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de*

<sup>125</sup> España lo firmó el 13 de noviembre de 1997 y está pendiente de ratificación. Sólo ha sido ratificado en la UE por Estonia, Países Bajos, Rumanía, Hungría, Finlandia y Bulgaria.

<sup>126</sup> Para ser considerado un "Tratado" en primer lugar, tiene que ser un instrumento vinculante, es decir, las partes contratantes están comprometidas a crear derechos y obligaciones legales; en segundo lugar, el instrumento debe ser celebrado por los Estados u organizaciones internacionales con poder de establecer tratados; en tercer lugar, debe estar regido por el derecho internacional; por último, el compromiso debe hacerse por escrito.

<sup>127</sup> Este convenio crea un marco jurídicamente vinculante entre los Estados miembros con el fin de que los conductores sujetos a la privación del derecho a conducir en un Estado miembro distinto del de su residencia habitual no puedan sustraerse a los efectos de la privación cuando abandonan el Estado en el que cometieron la infracción.

<sup>128</sup> Se ocupa únicamente de los requisitos técnicos no de los administrativos. España lo firmó el 24 de agosto de 2000 y entró en vigor el 22 de junio de 2002 (BOE núm. 129, de 30 de mayo de 2002).

<sup>129</sup> La Directiva es uno de los instrumentos jurídicos de que disponen las instituciones europeas para aplicar las políticas de la Unión Europea (UE). Se trata de un instrumento flexible que se emplea principalmente como medio para armonizar las legislaciones nacionales. Establece una obligación de resultado para los países de la UE, pero les deja libertad con respecto a los medios para alcanzarlos. La Directiva forma parte del Derecho derivado de la UE. Por lo tanto, ha sido aprobada por las instituciones de la UE de conformidad con los tratados constitutivos. Una vez adoptada a escala de la UE, la Directiva debe transponerse al Derecho interno de los países de la UE para su aplicación (generalmente en el plazo de dos años).

**determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.**

- 2004** *Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 29 de abril, **sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras.** (DOUE L 167, de 30 de abril).
- 2005** *Decisión Marco*<sup>130</sup> **2005/214/JAI del Consejo**, de 24 de febrero, **relativa a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo de sanciones pecuniarias.**
- 2006** *Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*, de 15 de marzo, **sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) núm. 3820/85 y (CEE) núm. 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera.**
- 2006** *Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo* de 20 de diciembre, **sobre el permiso de conducción** (transpuesta mediante el Reglamento General de Conductores).
- 2007** *Reglamento (CE) núm. 715/2007*<sup>131</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la **homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.**
- 2010** *Directiva 2010/40/UE del Parlamento europeo y del Consejo* de 7 de julio, por la que **se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.**
- 2012** *Versiones consolidadas del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*<sup>132</sup> (DOUE C 326/01, de 26.10.2012).
- 2012** *Plan de Acción para la Década de Naciones Unidas sobre Seguridad Vial. Puesto en marcha por la UNECE para el período (2011-2020).*
- 2013** *Reglamento Delegado*<sup>133</sup> (UE) núm. 305/2013 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2012, por el que se complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere **el suministro armonizado de un**

<sup>130</sup> La Decisión Marco introduce, de acuerdo con el principio de reconocimiento mutuo, medidas específicas que permiten que una autoridad judicial y administrativa transmita una sanción pecuniaria directamente a la autoridad de otro país de la UE y que dicha sanción sea reconocida y ejecutada sin más trámites.

<sup>131</sup> Fue actualizada posteriormente por diversos Reglamentos.

<sup>132</sup> El art. 91.1.c). de la versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) señala que ésta es competente para establecer "medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes".

<sup>133</sup> Se activa previo mandato o habilitación contenida en un acto legislativo, con el objeto de que la Comisión complete o modifique, en elementos no esenciales, la eficaz aplicación del mismo, por medio de **esta norma de aplicación general y eficacia directa**. Los actos legislativos delegantes "delimitarán de forma expresa los objetivos, el contenido, el alcance y la duración de la delegación de poderes. La regulación de los elementos esenciales de un ámbito estará reservada al acto legislativo y, por lo tanto, no podrá ser objeto de una delegación de poderes" (art. 290.1 TFUE).

**número de llamada de emergencia en toda la Unión (eCall)** (DOUE núm. 91, de 3 de abril).

- 2014 Reglamento (UE) nº 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo**<sup>134</sup>, de 16 de abril, **sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio** (DOUE núm. 158, de 27 de mayo. Vigencia desde el 16 de junio. Modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2019/839 de la Comisión de 7 de marzo de 2019, publicado el 24 de mayo en el DOUE y vigente desde 27 de mayo).
- 2015 Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 11 de marzo, **por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial**<sup>135</sup>.
- 2016 Conducción Autónoma. El 23 de marzo entró en vigor, la enmienda a la Convención de Circulación Vial de Viena, de 1968**, que permite que un vehículo pueda realizar automáticamente tareas de conducción, siempre que esas tecnologías sean conformes con las regulaciones sobre vehículos de las Naciones Unidas y puedan ser desconectadas por el conductor.
- 2017 Global Forum for Road Traffic Safety (WP.1) (Foro Global sobre Seguridad Vial)**<sup>136</sup>. En ese año se cambia el nombre del WP.1 de la UNECE sobre Seguridad Vial. Tiene su sede en Ginebra.
- 2018 Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 30 de mayo, **sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos**.

## **TEMAS QUE ESTÁN PENDIENTES DE REGULACIÓN EN LA NORMATIVA DE TRÁFICO Y QUE TIENEN INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL**

**Están pendientes de regulación reglamentaria por parte del Estado:**

- **Los espejos convexos**<sup>137</sup> que se instalan en la vía pública en salidas de garajes y en intersecciones con escasa visibilidad.

<sup>134</sup> Se propone reducir las principales fuentes de ruido causado por vehículos de motor.

<sup>135</sup> España transpuso esta Directiva mediante la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, cuya Disposición Final Segunda modifica la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, modificando su Disposición Adicional Segunda, que pasa a tener por rúbrica la siguiente: «Disposición adicional segunda. Incorporación de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.»

<sup>136</sup> Es el único organismo permanente de las Naciones Unidas que se centra en la mejora de la seguridad vial. Su función esencial es ser el guardián de los instrumentos legales de la ONU destinados a armonizar las reglas de tráfico.

<sup>137</sup> Se utilizan en calles con cruces peligrosos o con difícil visibilidad y también los encontramos a la salida de garajes. **En España**, a pesar de su incidencia en la seguridad vial, **no están regulados ni en la Ley ni en sus reglamentos** y son los ayuntamientos los que autorizan su instalación en los núcleos urbanos.

- **Las isletas<sup>138</sup> delimitadoras de vados** que protegen las entradas de garajes y que también se colocan para evitar se pueda estacionar en dichas entradas.
- **Los pórticos que indican el gálibo máximo permitido<sup>139</sup>, utilizando muchas veces barras metálicas colgadas horizontalmente antes de penetrar en un puente, en un garaje o en el estacionamiento de un centro comercial.**

Por otra parte, el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo, ignora este tipo de señalización.

En materia de seguridad contra impactos se les aplica la normativa ISO-179-1.

La disposición adicional trigésima primera de la **Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social**, señala que "Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente la **obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes** dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos".

Las SUA (Seguridad de Utilización y Accesibilidad) se consideran documentos básicos (DB) del Código Técnico de Edificación. El Ministerio de Fomento ha publicado una serie de documentos de apoyo (DA) que, aunque no son obligatorios, conforman, junto con el texto articulado del Código, el marco regulador aplicable. Estos documentos básicos comentan las SUA (la última versión de estos comentarios es del 20.12.2019 y no modifica la SUA 7 en lo relativo a los espejos convexos)

<https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DBSUA.pdf>

Establecen en la **SUA 7 que "En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos "de uso Aparcamiento" se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos.** Los dispositivos de alerta **pueden consistir en espejos**, detectores de movimiento, indicadores luminosos de presencia, etc."

El TRLTSV califica como infracción grave en el art. 76.y) "no instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos".

En Francia están regulados en el art. 14 de la Instrucción ministerial sobre señalización vial, de 22.10.1963 y también Austria los contempla en el art. 31 del StVO (RGCir).

<sup>138</sup> En algunos Ayuntamientos han optado por sustituir las isletas por bolardos o estacionamientos para bicicletas y motocicletas para favorecer la visión de los conductores que salen de un garaje.

<sup>139</sup> Existen diversas medidas y dependen de distintas normas:

a) La Norma 8.1-IC se refiere a "**gálibo restringido**", pero sin regularlo... Sólo se establece la "altura convencional" para los carteles situados sobre la calzada (Apartados. 3.4.3.3 y 4.4.3.3) exigiendo un mínimo de 5,5 m.

b) La Norma 3.1-IC señala en su Apdo. 7.6 "**análisis de obstáculos en calzadas y márgenes**" que, fuera del trazado y hasta 20 m de distancia, a efectos de seguridad en caso de salida de la vía, el gálibo nunca estará por debajo de 5,0 m.

c) Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09. Su apartado 5.11.1 que exige un mínimo de 4,7 m.

d) Resolución de 21 de septiembre de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el convenio colectivo general del sector de la construcción. Indica en su art. 219.7) del Capítulo VII dedicado a las Instalaciones de suministro y reparto de energía. Almacenamiento de combustibles e instalaciones higiénico-sanitarias:

"Cuando existan líneas de tendido eléctrico aéreas que puedan afectar a la seguridad en la obra será necesario desviarlas fuera del recinto de la misma o dejarlas sin tensión. Si esto no fuera posible, se colocarán barreras o avisos para que los vehículos se mantengan alejados de dichas líneas. En caso de que vehículos de la obra tuvieran que circular bajo el tendido, se utilizará una señalización de advertencia y una protección de delimitación de altura con su correspondiente señalización de gálibo."

El Decreto 1478/1966, de 2 de junio, por el que se dictan normas reguladoras del arbolado de las carreteras, dispone:

"Artículo primero: El arbolado que crece y se planta en la zona de dominio público de las carreteras constituye un elemento integrante y complementario del servicio público viario, sobre el que tendrán competencia exclusiva aquellos Organismos, Corporaciones y Servicios que la tengan atribuida sobre las vías públicas.

Artículo segundo: Las plantaciones a lo largo de las carreteras y en su zona de servidumbre se realizarán de forma que o cumplan funciones de carácter utilitario, como contener taludes, evitar la erosión, orientar al tráfico y

- **También tendría que regularse una edad mínima para circular en una bicicleta que no tenga la consideración de juguete.**
- **Está pendiente de regular la edad mínima para circular en un patinete eléctrico y el uso del casco o de prendas reflectantes cuando se conducen.**
- **Sería importante que, en el RGCir, por sus especiales características, se dedicasen capítulos distintos a los peatones, a los vehículos de movilidad personal, a los ciclos, a los demás vehículos de dos y tres ruedas, a los turismos y sus derivados y finalmente otro a los vehículos pesados<sup>140</sup>.**

## **ORGANIZACIONES, ASOCIACIONES ESPAÑOLAS, Y ACONTECIMIENTOS EN ESPAÑA, RELACIONADOS CON EL AUTOMOVILISMO Y LA SEGURIDAD VIAL**

- 1595 Silla de ruedas.** Un dibujo de ese año muestra a Felipe II en una silla de ruedas en la que se desplazaba a causa de la artrosis y la enfermedad de la gota. Tenía apoya brazos y apoyapiés móviles. Es la primera representación que se conoce en Europa.
- 1855 Tiene lugar la prueba de un locomóvil<sup>141</sup> en el Jardín Botánico de Madrid,** con la presencia del Ministro de Fomento y del Director de Obras Públicas.
- 1860 Locomóvil “Castilla”.** El 30 de octubre inició el recorrido entre Madrid y Valladolid. **Pedro Ribera** y sus compañeros de viaje tardaron 18 días<sup>142</sup>.
- 1871 Primer tranvía que circula en la España peninsular.** Empezó su servicio el 31 de mayo y era desplazado por mulas<sup>143</sup>.
- 1877 Primer tranvía a vapor.** Se inauguró en Barcelona el 20 de diciembre y conectaba Barcelona y Sant Andreu de Palomar.<sup>144</sup>

proporcionar zonas de sombra o de orden estético como elemento embellecedor del paisaje y de integración de la carretera en el mismo.

Se evitará, en todo caso, que puedan ser causa de **limitación del gálibo**, de disminución de la visibilidad exigida, de peligro para el tráfico o de daño o estorbo para los distintos elementos que componen la carretera”.

Tampoco establece la altura a la que tienen que estar las ramas de los árboles.

El 30.08.2019 los medios se hicieron eco de un grave accidente que le sucedió a una familia cuando arrastraban un catamarán desde una zona de estacionamiento en la playa de Seselle (Ares) de la provincia de A Coruña hasta una finca cercana. No se dieron cuenta de que el mástil podía tocar un cable de media tensión como así ocurrió.

<sup>140</sup> En la Ciudad-Estado de Berlín se aprobó una Ley de Movilidad en 2015 que ponía énfasis en las bicicletas y en 2021 se reformó para prestar atención especial a los peatones.

La revista de la DGT reconoce en su edición de marzo de 2021 que los vehículos pesados tienen un comportamiento en circulación diferente al resto de los vehículos.

<sup>141</sup> El creador de este vehículo fue Valentín Silvestre Fonbuena, joven valenciano que resultó ser un prolífico inventor, a tenor de los datos que se tienen de sus construcciones y patentes. El locomóvil que ahora nos atañe fue definido por su propio inventor como 'locomotora para caminos ordinarios'. Era de cuatro ruedas, con tracción sobre el eje delantero, con una innovadora transmisión del movimiento, a través de cilindros rotatorios de expansión, y la dirección se aplicaba sobre un eje trasero rígido, haciendo girar todo el eje con un engranaje.

<sup>142</sup> El locomóvil alcanzó los 15 km/h en terreno llano. En realidad, los locomóviles eran locomotoras que circulaban sin rails y fueron los antecesores de los modernos tractores agrícolas y de hecho fueron utilizados para esas tareas.

<sup>143</sup> En realidad, el primero circuló en La Habana (Cuba), entonces española, en 1859. La primera línea que circuló en Barcelona fue inaugurada el 27 de junio de 1872.

<sup>144</sup> En 1879 empieza a circular el tranvía a vapor en Madrid. Hacía el recorrido Madrid-Leganés.

- 1889** *El “Bonet”*<sup>145</sup> **primer automóvil español.** Fue patentado por Francesc Bonet i Dalmau. Empezó a circular en 1890.
- 1895** **Primera solicitud de concesión de una línea de transportes.** Pedro Rivera<sup>146</sup> y Griñó solicita la concesión por veinte años, con carácter de privilegio exclusivo, *para circular por las carreteras de la provincia de Oviedo con coches automóviles con motor de vapor sistema Serpollet*<sup>147</sup>.
- 1895** **Unión Velocipédica Española.** Se funda el 15 de noviembre. **En la actualidad está sustituida por la Real Federación Española de Ciclismo.** Tiene su sede en Madrid.
- 1897** **Sociedad de Alquiladores de Carruajes.** Órgano que asociaba a la mayor parte de los industriales dedicados al negocio del alquiler de coches de sangre en Madrid.<sup>148</sup>
- 1898** **Primera fábrica de automóviles en España.** La crea el militar Emilio de la Cuadra Albiol, en Barcelona, con el nombre de Compañía General Española de Coches Automóviles E. de la Cuadra.
- 1900** **Se matricula el primer vehículo en España,** un triciclo, el 31 de octubre, en Palma de Mallorca, marca “Clement”.<sup>149</sup>
- 1903** **Real Automóvil Club de España (RACE)**<sup>150</sup>. Objetivos: fomentar el deporte del motor, el uso del automóvil y auxiliar a los conductores. Se fundó el 8 de diciembre de 1903 y se inscribió en el registro de asociaciones en 1904. Tiene su sede en Madrid.
- 1906** **Primera autoescuela en Barcelona (y posiblemente en España).** Francisco S. Abadal crea una “Escuela de Chauffeurs”. En ella se enseñaba el manejo, conservación y arreglo del automóvil. La primera Escuela de “chauffeurs” de Madrid fue fundada por el “sportsman” D. Ramón Roca. Empezó a funcionar el día 1 de noviembre del 1907.

<sup>145</sup> Era un carruaje de movimiento automático, de tres ruedas, colocadas dos en la testera y otra en la parte posterior, capaz para tres personas, de aspecto ligero y elegante, iba movido por un motor de la fuerza de un caballo, vencía sin dificultad todas las curvas y una pendiente de seis a ocho kilómetros. Su velocidad era de doce kilómetros por hora (La Vanguardia).

<sup>146</sup> Posiblemente sea la misma persona que 35 años antes condujo el locomóvil Castilla, o su hijo.

<sup>147</sup> El Ministerio de Fomento estimó que no procedía conceder el monopolio citado pero que si podían autorizarse ensayos para tomar una decisión en función del resultado. Parece ser que, por habersele negado el privilegio por veinte años, renunció el solicitante a este sistema de locomoción, pues no se tuvo noticia de que se hubieran efectuado los citados ensayos.

<sup>148</sup> En 1900 tenía registrados 2.500 caballos, en 1929 sólo 217.

<sup>149</sup> José Sureda y Fuentes, maquinista de la Armada retirado, fue quien matriculó el primer turismo en España. Al ser el Reglamento de 1900 la primera disposición legal que establecía un registro nacional de matriculación de vehículos que cubriese todo el ámbito de un estado, se podría decir que el PM-1 fue el primer coche matriculado en la historia del automovilismo a nivel mundial.

<sup>150</sup> El 20 de setiembre de 1906 se fundó el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) y en 1923 nació el Real Automóvil Club Vasco-Navarro con el nombre inicial de Automóvil Club de Guipúzcoa.

- 1907** *Exposición Internacional de Automovilismo, Ciclismo y Deportes*<sup>151</sup>. Se celebró, por primera vez en España, en el mes de mayo, en Madrid, en el Palacio de las Bellas Artes.
- 1913** *Gran Premio del R.A.C.E.* Se celebró el 18 de junio en el Circuito del Guadarrama. Es el antecedente de los grandes premios de España.
- 1915** *Real Motoclub de España*<sup>152</sup>. Tiene su sede en Madrid.
- 1916** *Cámara Sindical del Automóvil.* Se funda en Barcelona el 7 de noviembre para apoyar esta industria.
- 1919** *Salón Internacional del Automóvil de Barcelona.* Se inauguró el 3 de mayo. Es la única muestra que se organiza en España reconocida por la Organización Internacional de Constructores de Automóviles.
- 1921** *Primer Gran Premio Penya Rhin* puntuable para el Campeonato del Mundo. Se celebró en el Circuito de Vilafranca del Penedès, el 16 de octubre con la concurrencia de los mejores pilotos nacionales y extranjeros.
- 1926** *Primer semáforo en España.* El 17 de marzo se instaló, en Madrid, en la confluencia entre la Gran Vía y la calle de Alcalá<sup>153</sup>.
- 1926** *Primer Congreso Nacional del Motor y del Automóvil.* Fue inaugurado en Madrid por el General Primo de Rivera, y tuvo lugar entre el 20 y el 25 de junio.
- 1929** *Remolques, coches-vivienda o roulottes.* Se autorizó su *importación temporal* por Real Orden de 25 de octubre.
- 1933** *Primer Congreso Municipal de Circulación.* Se celebró en Madrid del 9 al 15 de enero.<sup>154</sup>

<sup>151</sup> Estuvieron presentes tres marcas españolas: Catalonia S.E.A.T. (Sociedad Española de Automóviles y Transporte), Iberia e Hispano-Suiza.

<sup>152</sup> El 19 de agosto de ese mismo año se funda en San Sebastián el Real Moto Club de Guipúzcoa.

<sup>153</sup> Según el diario "El Sol" del día siguiente, una verdadera multitud acudió a la inauguración.

<sup>154</sup> Lo organizó el Ayuntamiento de Madrid por iniciativa del concejal delegado del Tráfico, Fabián Talanquer. Su propósito era que se aplicase en las ciudades lo dispuesto en el Convenio de Ginebra sobre unificación de señalamiento en carreteras, de 1931, impulsado a instancias de la Sociedad de Naciones, en el que se habían tomado acuerdos de gran importancia que estaban próximos a implantarse en las principales urbes europeas. Se invitó a todos los municipios con más de 20.000 habitantes. Estuvieron representados 33 ayuntamientos. (Diario ABC, 4 de enero de 1933). Participaron diversas asociaciones patronales y obreras, las principales empresas de transporte y otras entidades relacionadas con el tráfico urbano. Tuvo entre sus objetivos principales, adelantarse a lo que se preveía iba a convertirse en uno de los principales retos para los municipios españoles, la gestión del tráfico urbano.

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

- 1940** *Real Federación Española de Automovilismo*<sup>155</sup>. Tiene su sede en Madrid.
- 1940** *Manual de Automóviles*. Se publica la primera edición de este manual, que a lo largo de las siguientes décadas será considerado la “Biblia de la mecánica del automóvil” en España. El autor fue Manuel Arias Paz, un ingeniero militar.
- 1949** *Asociación Española de la Carretera*<sup>156</sup>. Se funda el 21 de abril. Se estructura en diversos departamentos según la actividad desarrollada: Técnica General y Estadística, Empresas Constructoras, Fabricantes de Maquinaria y Automoción, Usuarios, Formación y Educación. Es el miembro español de la Federación Internacional de Carreteras (International Road Federation – IRF).
- 1951** *Gran Premio de España de Fórmula 1*. España entra en este circuito por primera vez. Se celebró en Barcelona, en el Circuito de Pedralbes, el 28 de octubre.
- 1954** *Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1957** *Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM)*. Se llamó inicialmente: “Grupo Autónomo Nacional de Vendedores de Automóviles, Camiones y Motocicletas” y se ha mantenido el acrónimo inicial. Tiene su sede en Madrid.
- 1957** *Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN)*. Se creó en 1957. Tiene su sede en Madrid.
- 1960** *Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)*. Tiene su sede en Madrid. Está integrada en la Unión Internacional del Transporte por Carretera, (IRU), con sede en Ginebra.
- 1961** *Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)*. Surgió para aglutinar al sector de las escuelas particulares de conductores. Tiene su sede en Madrid.
- 1967** *Asociación Española de Proveedores de Automoción (SERNAUTO)*<sup>157</sup>. Tiene su sede en Madrid.
- 1968** *Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)*<sup>158</sup>, entidad privada sin ánimo de lucro. Se creó en el mes de octubre. Tiene su sede en Barcelona.

<sup>155</sup> Nació con el objetivo de promocionar, organizar y desarrollar el automovilismo de competición en el ámbito estatal, para lo que elabora anualmente un calendario deportivo que recoge todos los campeonatos, copas y trofeos de España. Es miembro de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).

<sup>156</sup> El principal objetivo era crear una auténtica “sociedad civil” en el ámbito viario que sirviera de marco a todo tipo de intercambios entre la Administración Pública, la industria y el usuario, algo de lo que la sociedad española estaba realmente necesitada en aquel momento.

<sup>157</sup> Es el portavoz del sector y de los intereses de las empresas asociadas ante la administración y entidades e instituciones públicas y privadas.

<sup>158</sup> Trata de concienciar a la sociedad y a las diferentes administraciones sobre la necesidad de instaurar los valores de respeto a la vida y a la integridad física, promoviendo una movilidad más solidaria, sostenible, saludable y segura.

- 1971 Asociación Técnica de Carreteras (ATC).** Acoge y suministra apoyo al Comité Español de la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC). Tiene su sede en Madrid.
- 1976 Primera serie de sellos postales dedicados a la seguridad vial.** Estaba integrada por tres valores (de 1, 3 y 5 pesetas) con una tirada de seis millones de efectos por cada valor<sup>159</sup>.
- 1977 Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA).** También se denomina “**Asociación Empresarial del Seguro**”. Representa los intereses de las entidades aseguradoras. Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).**<sup>160</sup> Tiene su sede en Madrid. Está integrada en la **Asociación Europea de Constructores de Automóviles (ACEA)**, que tiene su sede en Bruselas.
- 1977 Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción (ANCERA)**<sup>161</sup>. Tiene su sede en Madrid.
- 1977 La Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM).** Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM).** Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER).** Se constituyó el 5 de septiembre. Tiene su sede en Madrid.
- 1977 Asociación Española de Empresarios de Transporte Bajo Temperatura Dirigida (ATFRIE).** Tiene su sede en Madrid.
- 1978 Asociación Española de Leasing y Renting (AER).** Tiene su sede en Madrid.
- 1979 Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA).** Tiene su sede en Madrid. Es miembro del **Conseil européen du commerce et de la réparation automobiles (CECRA)**, que tiene su sede en Bruselas.
- 1980 Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE)**<sup>162</sup>. Tiene su sede en Madrid.

<sup>159</sup> Los sellos hacían tres recomendaciones clave: “Mire antes de cruzar”; la utilidad del “cinturón de seguridad” y “En la duda, no adelante”. Entre los motivos esgrimidos para la emisión figuraba la necesidad de difundir y ayudar a conocer las normas de tráfico para lograr una mayor seguridad vial.

<sup>160</sup> Tomó el testigo de asociaciones anteriores. Es una asociación profesional que tiene por objeto defender y representar los intereses de todos los fabricantes establecidos en España, dentro de los intereses generales del país.

<sup>161</sup> Representa los intereses de los distribuidores independientes del sector de la postventa de automoción en España.

<sup>162</sup> Coordina, representa e impulsa al movimiento asociativo de personas con discapacidad física y orgánica, a la vez que desarrolla una serie de servicios y actividades orientadas a sus organizaciones miembros con la intención de mejorar la calidad de vida, la plena integración en la sociedad y la defensa de los derechos de las Personas con Discapacidad Física y Orgánica en todos los ámbitos de la vida.

- 1982** *Federación Española de Recuperación y Reciclaje (FER)*<sup>163</sup>. Tiene su sede en Madrid.
- 1983** *Asociación Española de Centros Médico-Psicotécnicos (ASECEMP)*.<sup>164</sup> Tiene su sede en Zaragoza.
- 1984** *Asociación de Fabricantes de Señales Metálicas de Tráfico (ASAFAMETRA)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1985** *Federación Española de Municipios y Provincias*. Es una asociación reconocida por el Consejo de ministros, el 26 de junio. Está constituida por los Municipios, Provincias e Islas que voluntariamente deciden formar parte de ella para la promoción y defensa de sus intereses comunes. Tiene su sede en Madrid.  
El 15.03.2006 firmó un **Convenio de colaboración con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico** para intercambio de información y colaboración administrativa.
- 1986** *Primer Congreso Nacional de Enseñanza de la Conducción*. Se celebró en Madrid, en el Palacio de Congresos y Exposiciones, el 30 y 31 de mayo. Lo organizó la DGT.
- 1986** *Centro Superior de Educación Vial y Museo de la Historia de la Automoción*. Impulsados por la DGT en Salamanca.
- 1986** *Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (Faconauto)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1990** *AESLEME (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal)*. Es una entidad privada de ámbito nacional sin ánimo de lucro y declarada de utilidad pública dedicada a la prevención de accidentes que provocan lesiones medulares y cerebrales, la mayoría irreversibles: paraplejías, tetraplejías, traumatismos craneoencefálicos, etc.<sup>165</sup> Tiene su sede en Pozuelo de Alarcón (Madrid).
- 1990** *Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEEVI)*. Compuesta de organizaciones de diversas comunidades autónomas. Carece de sede central.
- 1991** *Asociación de Centros de Transporte y Logística de España (ACTE)*. Tiene su sede en Madrid.
- 1993** *Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA)*. Está asociada a la FIVA, Fédération Internationale de Véhicules Anciens. Tiene su sede en Gijón.
- 1993** *Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, (ATUC)*. Tiene su sede en Madrid.

<sup>163</sup> Agrupa los intereses del sector del reciclaje de residuos y los defiende en los diferentes ámbitos económicos, sociales y ambientales a nivel nacional e internacional.

<sup>164</sup> No fue la primera asociación de centros de reconocimiento de conductores, pero sí la primera que abarcó centros de toda España.

<sup>165</sup> Los médicos especialistas estiman que en España alrededor de diez personas al día son susceptibles de tener una lesión medular o cerebral; siendo **los accidentes de tráfico** y las caídas las causas más frecuentes.

- 1995 Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX).** Tiene su sede en Madrid.
- 1995 Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil (AEDRA).** Se constituyó en el mes de marzo. Tiene su sede en Madrid.
- 1995 Asociación Española de Renting de Vehículos (AER).** Tiene su sede en Madrid.
- 1997 Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)** Adquirió personalidad jurídica el 9 de enero. Tiene su sede en Madrid.
- 1998 Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera Y Federación Nacional de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera (AENAC-FENEAC).** Tiene su sede en Madrid.
- 2000 STOP Accidentes** es una organización ciudadana sin ánimo de lucro, fundada por familiares y amigos de víctimas de siniestros de tráfico. Tiene su sede en Madrid.
- 2002 Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro.** Tiene su sede en Granada.
- 2002 Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO).** Se fundó el 22 de mayo y tiene su sede en Madrid.
- 2003 Asociación DIA de víctimas de accidentes<sup>166</sup>.** Se creó el 25 de febrero. Asesora, informa y explica los derechos de las víctimas. Tiene su sede en Madrid.
- 2005 Unión Nacional de Asociaciones de Caza (UNAC)<sup>167</sup>** es una asociación sin ánimo de lucro que se creó el 1 de octubre en Ciudad Real y que está integrada por Asociaciones Autonómicas formadas a su vez por Sociedades de Cazadores. Tiene su ciudad de contacto en Tomares (Sevilla).
- 2009 Encuentro de Ciudades<sup>168</sup> para la Seguridad Vial.** El primero tuvo lugar en Gijón, el 22 y 23 de octubre.
- 2009 Vida en la carretera.** Asociación que busca erradicar la violencia vial en las carreteras españolas. Tiene su sede en Coslada (Madrid).

<sup>166</sup> Tiene como misión facilitar la mejor atención a las víctimas de accidentes, para proteger sus derechos y concienciar para reducir la siniestralidad vial y sus consecuencias en la medida de lo posible.

<sup>167</sup> Se ha incluido en este trabajo por la importancia que ha tomado la Disposición Adicional Novena del TRLTSV y por la cantidad de atropellos a animales en nuestras vías.

<sup>168</sup> El 13 de mayo de 2008, se aprobó una moción en el Senado que instaba al Gobierno a que, en coordinación con la Federación Española de Municipios y Provincias, organizase un Encuentro de Ciudades para el intercambio de mejores prácticas en materia de Seguridad Vial, a fin de promover la incorporación de las ciudades en el reto de la reducción de la accidentalidad.

A raíz de esta petición, recogida por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, tuvo lugar en Gijón el primer Encuentro, para difundir, promover e impulsar las buenas prácticas de seguridad vial urbana a través del intercambio de experiencias entre los diferentes sectores implicados a nivel local.

El II encuentro tuvo lugar en Córdoba, el III en Torrevieja (Alicante), añadiendo a su título "y la movilidad sostenible" (que se mantiene hasta ahora), el IV en Badajoz y el V tuvo lugar en Málaga y el VI en Zaragoza.

- 2009** *Red de Ciudades por la bicicleta (RCxB)*. Publica el *Barómetro de la Bicicleta en España*. Tiene su sede en Barcelona.
- 2010** *Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)*. Creada en abril. Tiene su sede en Madrid.
- 2011** *Asociación de Profesores de Formación Vial (PROVIAL)*. Se fundó en Madrid. Tiene como objetivo principal, la mejora de la seguridad vial y la defensa de los intereses profesionales.
- 2012** *Asociación de Bicicletas y Marcas de España (AMBE)*. Tiene su sede en por de Henares (Madrid).
- 2012** *Asociación de Rescates en Tráficos y Emergencias (A.R.T.E.)*. Nació en Andalucía y tiene su sede en Málaga.
- 2013** *Ciudades que caminan*. Se aprobaron sus estatutos en Sevilla el 20 de febrero. Celebran anualmente un congreso y también foros para debatir temas relacionados con la movilidad peatonal urbana.
- 2013** *Fundación A de Víctimas de Tráfico*. Tiene como misión ayudar y velar por los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares de forma totalmente gratuita. Tiene su sede en Madrid.
- 2013** *Federación de Cicloturismo (FECT)*. Se inscribió en el mes de noviembre. Tiene su sede en Madrid.
- 2014** *Asociación Nacional de Seguridad Infantil (ANSI)*. Registró su nombre el 25 de noviembre. Tiene su domicilio social en Pozuelo de Alarcón (Madrid).
- 2016** *Asociación Española de Prevención de Riesgos Laborales en el Ámbito Policial (AEPREPOL)*. Tiene su sede en Santander.
- 2017** *CONFEBUS (Confederación Española de Transporte en Autobús)*. Se creó el 18 de enero, producto de la unión de las principales federaciones empresariales del transporte de viajeros por carretera: Asintra y Fenebus. Tiene su sede en Madrid.
- 2017** *Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI)*<sup>169</sup>. Se funda el 26 de junio.
- 2018** *FIRECA, Feria Internacional de Rescate en Carretera*. Celebró su primera edición el 13 de setiembre<sup>170</sup>.

---

<sup>169</sup> Es un foro donde los usuarios pueden encontrar respuestas a sus dudas, donde los distribuidores pueden disponer de una formación integral, y en el que los investigadores pueden resolver cuestiones sobre los sistemas de retención infantil y su uso. Su objetivo es proteger a los menores en sus desplazamientos.

<sup>170</sup> El 7, 8 y 9 de octubre del 2021, está prevista, en la localidad de Santa Susana (Barcelona), la IV Feria Internacional de Auxilio y Rescate en Carretera organizada por ANEAC (Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera).

- 2018 Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (AUVMP)**<sup>171</sup>. Se fundó en el mes de junio. Tiene su sede en Madrid.
- 2018 Asociación Internacional de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV)**. Aunque fundada con anterioridad, es en ese año cuando se le reconoce como entidad de carácter social. Tiene su sede en Puente Genil (Córdoba).
- 2019 Plataforma de Autoescuelas Digitales (PAD)**<sup>172</sup>. Tiene su sede en Madrid.
- 2019 Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal (FEVEMP)**.
- 2021 Proyecto SAFE – Stop Atropellos de Fauna en España**. Es una iniciativa para analizar la mortalidad de fauna en las carreteras españolas<sup>173</sup>.

## HITOS HISTÓRICOS, RECOMENDACIONES, DECLARACIONES, CONGRESOS, ORGANIZACIONES Y ASOCIACIONES EUROPEAS E INTERNACIONALES

- 1640 Primer servicio de coches de alquiler**. Los primeros taxis comenzaron a funcionar en París en 1640, el primer servicio constatado lo hizo Nicolas Sauvage. Los carruajes que efectuaban estos transportes eran llamados fiacres porque la primera parada estuvo en el Hotel Saint-Fiacre. En francés, la palabra "fiacre" designaba un carruaje de alquiler, de un solo caballo, con cochero, que se alquilaba por horas o por carrera.
- 1655 Primera silla de ruedas autopropulsada**. Un joven relojero alemán llamado Stephen Farfler construye la primera silla de ruedas autopropulsable, un instrumento muy parecido a la moderna handbike.
- 1662 Primeros autobuses (carrozas)**. Blaise Pascal consigue de Luis XIV el monopolio para poner en marcha un servicio público de transporte en París. El estreno de los primeros autobuses fue precedido por una gran ceremonia de inauguración. Fue el día 18 de marzo<sup>174</sup>.
- 1769 Primer automóvil a vapor por carretera**. El "Fardier" un vehículo de motor, de tres ruedas circula, en Francia, por primera vez. Se desarrolló con propósitos militares para remolcar cañones.

<sup>171</sup> Es una organización sin ánimo de lucro que agrupa a la mayoría de usuarios de vehículos de movilidad personal, y a otros colectivos de usuarios de vehículos eléctricos. Trabaja para mejorar las condiciones de transporte de los ciudadanos, a través del fomento de la movilidad eléctrica.

<sup>172</sup> Tienen como meta conseguir que la enseñanza teórica del permiso de conducción pueda hacerse vía online y llegar a todos los ciudadanos interesados en la obtención del permiso, sin importar donde tengan su domicilio.

<sup>173</sup> Participa el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), promotor del proyecto, la Estación Biológica de Doñana (EBD-CSIC), responsable científica del proyecto y de tres de las principales sociedades científicas del país, la Asociación Herpetológica Española (AHE), la Sociedad Española de Ornitología (BIO/BirdLife) y la Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Mamíferos (SECEM), que llevarán el peso de la movilización del voluntariado. Grupos de voluntarios recorrerán itinerarios programados para inventariar los animales atropellados.

<sup>174</sup> Lo cierto es que este novedoso sistema de transporte no duró demasiado tiempo en París. Quince años después de inaugurado, cesó su servicio.

- 1800** *Primera batería o pila.* En 1800 Alessandro Volta escribe al Presidente de la Royal Society de Londres (Reino Unido), explicándole su invento<sup>175</sup>.
- 1801** *Primera locomotora terrestre sin railes.* En la nochebuena de ese año, el ingeniero inglés Richard Trevithick hizo un corto viaje en una locomotora de vapor por un camino de tierra llevando a 7 pasajeros.
- 1817** *Invención de la draisiana.* El barón alemán Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbronn, condujo por primera vez un vehículo de dos ruedas apoyando los pies alternativamente sobre el suelo. La denominó Laufmaschine (máquina andante). Luego fue conocida como draisiana en su honor y fue la precursora del velocípedo (actual bicicleta).
- 1824** *Primera diligencia a vapor.* El ingeniero londinense William Henry James recorre varias millas en un camino en mal estado en el bosque de Epping transportando más de 20 pasajeros.
- 1824** *Primer servicio regular de transporte en autobús.* Iba tirado por caballos. John Greenwood lo pone en marcha en Manchester.
- 1831** *Primer servicio regular de transporte de pasajeros en locomotoras a vapor terrestres.* El inglés Walter Hancock estableció un servicio regular entre Strafford y Londres.
- 1831** *Primera dinamo.* Michael Faraday construyó un disco considerado el primer generador eléctrico, que transformaba el flujo magnético en electricidad mediante el fenómeno de la inducción electromagnética generando una corriente continua.
- 1832** *Primer automóvil eléctrico.* Robert Anderson entre los años 1832 y 1839, desarrolló el primer coche eléctrico. El vehículo contaba con una pila no recargable, lo que limitaba mucho su autonomía.
- 1839** *Primera bicicleta de pedales.* Se atribuye al escocés Kirkpatrick Macmillan. No llegó a patentarla.
- 1839** *Ruedas macizas de caucho.* Charles Goodyear descubrió la vulcanización, proceso mediante el cual el caucho se mezcla con azufre y se le aplica calor y presión, lo que mejora su plasticidad y resistencia. Fue entonces cuando se hicieron populares las llantas de goma maciza, aunque los viajes eran muy incómodos.
- 1860** *Primera batería recargable.* En 1860 Gaston Planté realizó, analizó y dio a conocer un acumulador, que se diferenciaba de otros precedentes en la utilización de electrodos de plomo.
- 1862** *Invención de la bicicleta.* Pierre Lallemand incorporó a un velocípedo una manivela y unos pedales conectados al buje en la rueda delantera.

---

<sup>175</sup> La pila consistía en una serie de pares de discos de zinc y de cobre (o también de plata), separados unos de otros por trozos de cartón o de fieltro impregnados de agua o de salmuera, que medían unos tres centímetros de diámetro. Estos discos al estar conectados en serie y apilados -lo que dio origen a su nombre 'pila'- permitían aumentar la tensión a voluntad.

- 1867 *Invención de la motocicleta.*** El estadounidense Sylvester Howard Roper inventó un velocípedo con un motor de cilindros a vapor (accionado por carbón). Se puede considerar la primera motocicleta.
- 1868 *Primer semáforo para vehículos.*** Fue inventado por John Peake Knight, un ingeniero de ferrocarriles. Era un rotativo que funcionaba con gas, con un farol rojo y una luz verde muy similar a las señales de ferrocarril de la época. El semáforo se instaló en Londres. Este mecanismo de luces explotó durante su uso en 1869 y fue retirado en 1870.
- 1869 *Primera víctima mortal registrada de un accidente de automóvil.*** Mary Ward salió despedida desde un vehículo construido por sus primos, el 30 de agosto, muriendo atropellada por el propio vehículo, en Parsonstown, Irlanda.
- 1881 *Primer vehículo eléctrico con batería recargable.*** Gustave Trouvé monta un acumulador sobre un triciclo y realiza con éxito pruebas, el 19 de abril, en el mismo centro de París, aunque no consigue patentarlo.
- 1885 *Motocicleta de combustión interna.*** Wilhelm Maybach y Gottlieb Daimler construyeron una moto con cuadro y cuatro ruedas de madera y motor de combustión interna.
- 1886 *Primer automóvil de combustión interna.*** Karl Benz logra patentar su "Motorwagen".
- 1888 *Primer permiso de conducción.*** El 1 de agosto el Gran Ducado de Baden le expidió un permiso a Karl Benz, responsabilizando al conductor de todos los daños que pudiese ocasionar.
- 1888 *Primer viaje interurbano en un coche moderno.*** Bertha Ringer Benz, esposa de Karl Benz, condujo el "Motorwagen", el 5 de agosto, junto a dos de sus hijos<sup>176</sup>.
- 1889 *Invención del neumático.*** John Boyd Dunlop, patentó el primer neumático con cámara de aire el 7 de diciembre.
- 1892 *Primer tractor.*** El ingeniero norteamericano John Froelich construye el primer tractor con un motor de combustión interna.
- 1894 *Primer volante en un automóvil.*** El ingeniero francés Alfred Vacheron es considerado el inventor del volante. Para la primera carrera automovilística del mundo, desde París hasta Ruán en julio de ese año, instaló un volante en lugar de la palanca de dirección habitual en su Panhard & Levassor.
- 1895 *Primer neumático instalado en un turismo.*** El mérito es de los hermanos André y Edouard Michelin.
- 1896 *Primer camión de la historia.*** Construido por Gottlieb Daimler.

---

<sup>176</sup> Empleó 12 horas en el recorrido entre Mannheim y Pforzheim. Fue la primera persona que condujo un automóvil en un recorrido interurbano. El combustible era un derivado de petróleo que se obtenía en las farmacias. Durante el recorrido le pagó a un zapatero para que le pusiese una zapata de cuero al freno.

- 1898** *Exposición Internacional del Automóvil*. Tuvo lugar en París, en el jardín de las Tullerías, del 15 de junio al 3 de julio<sup>177</sup>.
- 1899** *Primer artículo académico sobre Seguridad Vial*. William Phelps Eno, norteamericano, es considerado el “padre” de la seguridad vial. En diciembre de ese año publicó en la publicación “The Rider & Driver” un artículo titulado “Reform in Our Street Traffic Most Urgently Needed” (Se necesita con extrema urgencia reformar el tráfico de nuestras calles).
- 1900** *Primer Congreso Internacional de automovilismo* que tuvo lugar en París, del 09 al 16 de julio<sup>178</sup>.
- 1903** *Se patenta el “sidecar”*. Aunque el primer sidecar data de 1885, e iba adosado a una bicicleta, fue patentado en 1903 por W. J. Graham, de Graham Brothers, Enfield, Middlesex (Reino Unido), quien junto a Jonathan A. Kahn comenzó la producción.
- 1904** *Federación Internacional del Automóvil*<sup>179</sup> (en francés, Fédération Internationale de l'Automobile). Se fundó el 20 de junio como una organización sin ánimo de lucro con sede en París<sup>180</sup>.
- 1905** *Columbus Circle* en Nueva York. Primera glorieta para automóviles en el mundo. La siguiente, en 1907, sería la Place de l'Étoile en París.
- 1905** *Primer Congreso Internacional de Turismo y Circulación en automóvil* que tuvo lugar en París, en el Grand Palais, en diciembre de ese año.
- 1908** *Primer Congreso Internacional de la Carretera*<sup>181</sup>, celebrado en París del 11 al 21 de octubre<sup>182</sup>.

<sup>177</sup> Fue organizada por el Automobile-Club de Francia. Hubo más de 230 expositores, de los cuales 77 eran constructores y más de 300 vehículos (turismos, pero también autobuses, tractores, ciclos, etc.).

<sup>178</sup> Tuvo lugar durante la Exposición Universal de 1900. El estado de las vías se trató someramente, pero se dejó constancia del propósito de someter a estudio las medidas necesarias para conseguir que las carreteras pudiesen soportar y favorecer la circulación de vehículos automóviles.

El mundo del automovilismo ya no se podía contentar con discutir la calidad de los vehículos, era necesario disponer de una red de carreteras adaptadas al nuevo vehículo para que éste fuese aceptado por todos.

Se celebró el 2º Congreso en la sede del Automóvil-club de Francia, en 1903 y el 3º en Milán en 1906.

<sup>179</sup> Es mundialmente conocida por regular las competiciones de automovilismo más importantes del mundo, pero su ámbito de aplicación incluye todos los aspectos del automóvil, las carreteras, la movilidad, el medio ambiente o seguridad vial.

<sup>180</sup> Incluye 268 organizaciones automovilísticas de 143 países. Inicialmente tenía el nombre de “La Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR)”.

<sup>181</sup> Participaron 28 países.

<sup>182</sup> Posteriormente tuvieron lugar los siguientes congresos: Bruselas (1910), Londres (1913), Sevilla (1923), Milán (1926), Washington (1930), Múnich (1934), La Haya (1938), Lisboa (1951), Estambul (1955), Río de Janeiro (1959), Roma (1963), Tokio (1967), Praga (1971), México (1975), Sídney (1983), Bruselas (1987), Marrakech (1991), Montreal (1995), Kuala Lumpur (1999), Durban (2003), París (2007), México (2011), Seúl (2015) y el último en Abu Dabi, en octubre de 2019.

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

- 1909 Asociación Mundial de la Carretera (PIARC)**<sup>183</sup>. En francés se denomina “Association Internationale Permanente des Congrès de la Route (AIPCR)”, y en inglés, “Permanent International Association of Road Congresses (PIARC)”.<sup>184</sup> Se fundó el 29 de abril.
- 1913 Primera cadena de montaje de automóviles.** El 7 de octubre de 1913, la planta de Ford en Piquette Avenue, en Detroit, comenzó a producir el Ford Model T en masa, utilizando una cadena de montaje.<sup>185</sup>
- 1914 Primer semáforo eléctrico.** Fue diseñado por el policía Lester Wire. Se instaló en Cleveland (Ohio - E.E.U.U.) el 5 de agosto. Sólo tenía iluminación roja y verde.
- 1920 Primer semáforo tricolor.** Por iniciativa de William Potts, superintendente de la policía de tráfico de Detroit. El semáforo estaba suspendido de un cable para facilitar su visión. Apareció por primera vez el color amarillo para indicar “precaución”.
- 1923 Carrocería monocasco.** El Lancia Lambda es el primer automóvil que cuenta con este tipo de estructura.
- 1932 IBTTA - International Bridge, Tunnel & Turnpike Association (Asociación Internacional de Puentes, Túneles y Autopistas de Peaje).** Trata de innovar en la financiación de las infraestructuras viales por medio de los peajes. Tiene su sede en Washington.
- 1933 Dirección hidráulica.** El Cadillac V-12 de la General Motors es el primer vehículo en el que se instaló este tipo de dirección.
- 1935 Primer parquímetro.** Se instaló el 16 de julio en Oklahoma City. El primero que se instaló en Europa fue en Basilea, en 1952.
- 1940 Aire acondicionado.** Aparece por primera vez como equipo opcional en el Packard 180 de 1940, de la empresa Packard Motor Car Company.
- 1941 Techo retráctil y vidrios que se levantan y bajan eléctricamente.** Aparecen en el modelo Thunderbird de la empresa Chrysler.
- 1941 Primer sistema de transmisión automática.** El sistema Hydra-Matic fue creado en conjunto con Cadillac, y comercializado en los Oldsmobile de 1941. Aunque no

<sup>183</sup> Agrupa a los organismos relacionados con las carreteras en todos los países, tanto del ámbito gubernamental como territorial o local, entidades públicas y privadas, empresas y a cuantos técnicos se interesasen a título individual por las carreteras y vías urbanas. Actualmente a la PIARC están asociados 120 Gobiernos nacionales de todo el mundo y tiene miembros en más de 140 países.

<sup>184</sup> Es una asociación sin fines de lucro y trata de agrupar a los organismos relacionados con las carreteras en todos los países, tanto del ámbito gubernamental como territorial o local, entidades públicas y privadas, empresas y a cuantos técnicos se interesasen a título individual por las carreteras y vías urbanas.

<sup>185</sup> Un colaborador de Henry Ford observó cómo se faenaba el ganado vacuno en un matadero de Chicago y observó que los animales muertos colgaban en lo alto de una estructura metálica y que sucesivamente trabajadores especializados retiraban partes de los animales según se iban desplazando por una cadena. Le propuso a Ford hacer lo mismo, pero en vez de separar partes, juntarlas, y así nació la producción de automóviles en masa. Se llegaron a fabricar 18 millones del modelo T.

fue la primera transmisión automática en ser inventada, sí fue la primera en funcionar y ser comercializada de serie.

- 1946** *Primer neumático radial.* El Michelin X.
- 1948** *Federación Internacional de Carreteras*<sup>186</sup>. Es una organización sin fines de lucro con sede en Washington. España no fue admitida, en aquel momento, como miembro.
- 1948** *IRU (Organización Internacional de Transporte por Carretera).* Se fundó en Ginebra, donde sigue teniendo su sede, para ayudar a reconstruir los devastados lazos comerciales de una Europa arrasada por la guerra. Creó el sistema TIR en 1949 como un acuerdo intergubernamental que pasó a ser un acuerdo mundial posteriormente.
- 1950** *Declaración sobre la construcción de grandes vías de comunicación internacionales firmada en Ginebra el 16 de septiembre de 1950* (firmada por España el 25 de marzo de 1960<sup>187</sup>).
- 1953** *Frenos de disco.* Aparecieron en el Jaguar C, un vehículo de carreras y en 1955 en el Citroen DS.
- 1956** *Comisión Internacional de los Exámenes de Conducción (CIECA)*<sup>188</sup>. Tiene su sede en Bruselas.
- 1957** *Dirección telescópica desacoplable.* Se instala por primera vez en un vehículo Mercedes. Cuando se generalice se van a evitar muchos accidentes causados por el efecto lanza de la columna de dirección.
- 1959** *Insurance Institute for Highway Safety (IIHS).* Aunque fundado en esa fecha, fue en 1992 cuando se construyó, en el estado norteamericano de Virginia, un laboratorio para evaluar las colisiones de vehículos.
- 1959** *Cinturones de seguridad instalados de serie en automóviles.* El fabricante Volvo los instala en los asientos delanteros.
- 1959** *Primer automóvil con habitáculo indeformable.* Mercedes-Benz empezó a producir el "Fintail" (W 111) (conocido en España como "Colas"). Esta berlina fue el primer vehículo del mundo en presentar un concepto de seguridad integrado que incluía también zonas de deformación controlada.

---

<sup>186</sup> Se fundó con la misión de fomentar y promover el desarrollo y mantenimiento de mejores, más seguras y sostenibles carreteras y redes de carreteras. Trabaja en conjunto con miembros y asociados en más de 118 países. También promueve soluciones tecnológicas y prácticas de gestión que proporcionen beneficios económicos y sociales a las inversiones viales nacionales.

<sup>187</sup> Colección de tratados de las Naciones Unidas: <https://treaties.un.org>;  
[http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst\\_01\\_TINF\\_CMITA.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_01_TINF_CMITA.html)

<sup>188</sup> Estimula la implantación de normas comunes para los exámenes de conducir dentro de los países miembros.

- 1959** *Prevention Routière Internationale*<sup>189</sup>. Se funda el 02 de enero. La PRI es una organización no gubernamental que se ocupa de la seguridad vial a nivel mundial. Están representados medio centenar de países y tiene su sede en Lisboa.
- 1963** *Federación Internacional de Peatones*. Tiene su sede en Zúrich (Suiza).
- 1966** *Federación Internacional de Vehículos Antiguos (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) – FIVA*. Es una asociación internacional no gubernamental sin fines de lucro y tiene su sede en Turín (Italia).
- 1969** *Primer Congreso Internacional de Vialidad Invernal*. Se celebró en Berchtesgaden (Alemania) en 1969.<sup>190</sup>
- 1970** *Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA)*. Es una agencia dependiente del gobierno de los Estados Unidos, y forma parte del Departamento de Transporte. Su misión es "Salvar vidas, prevenir daños personales y reducir los accidentes de vehículos"<sup>191</sup>.
- 1970** *Sistema antibloqueo (ABS)*. Se desarrolla el ABS de primera generación, pero será en 1978 al aparecer el de segunda generación de la marca Bosch en un vehículo Mercedes, cuando empieza a popularizarse.
- 1971** *Convención sobre la ley aplicable a los accidentes de tráfico*. Se concluyó en La Haya el 4 de mayo. Fue firmada por España, el 21.08.1986, ratificada el 22.09.1987 y entró en vigor el 21.11.1987.
- 1973** *Asociación Europea de Concesionarios de Autopistas de Peaje (ASECAP)*. Nació en 1973 como SECAP y se constituyó en asociación el 08.02.1993. En 2021 tenía 20 miembros. Tiene su sede en Bruselas.
- 1974** *Sistema de puntos del permiso de conducción*. El primer país en implantarlo fue la República Federal de Alemania donde no se restan, sino que se suman puntos.
- 1980** *El airbag o bolsa/cojín de aire se instala de serie en los vehículos*<sup>192</sup>. Fue patentado en 1951 por el alemán Walter Linderer. El primer modelo que lo incorporó en Europa fue el Mercedes-Benz Clase S W126, en diciembre de 1980.

<sup>189</sup> El IX Congreso Mundial de "Prévention Routière Internationale" tuvo lugar en Madrid en febrero de 2002 y la inauguración corrió a cargo del Rey Juan Carlos I.

<sup>190</sup> Estos congresos son complementarios de los Congresos Internacionales de la Carretera y desde 1969 se celebran cada 4 años. Se han celebrado en: Valloire (Francia) 1971, Jyväskylä (Finlandia) 1973, Salzburgo (Austria) 1975, Dobbiaco (Italia) 1978, Davos (Suiza) 1982, Tampere (Finlandia) 1986, Tromsø (Noruega) 1990, Seefeld (Austria) 1994, Luleå (Suecia) 1998, Sapporo (Japón) 2002, Turin-Sestriere (Italia) 2006, Quebec (Canadá) 2010, Andorra la Vella (Andorra) 2014 y Gdansk (Polonia) 2018. En 2022 está previsto el de Calgary (Canadá) con el nombre: "XVI Congreso Mundial de Vialidad Invernal y Resiliencia de la Carretera".

<sup>191</sup> La NHTSA realiza pruebas de seguridad pasiva en autos nuevos entregando una clasificación en estrellas basada en el comportamiento del vehículo en pruebas de impacto frontal y lateral. En los últimos años se ha incorporado una prueba de vuelco ante un accidente la que también se mide en estrellas.

<sup>192</sup> Ha ido perfeccionándose a lo largo de los años. Actualmente existen vehículos que en caso de atropello levantan ligeramente el capó y se dispara un airbag situado en el motor que cubre un tercio del parabrisas para minimizar el impacto de la cabeza del peatón contra el mismo.

La empresa Ford lo había instalado experimentalmente en algunos vehículos en 1971.

- 1981 *Catalizador de tres vías.*** Es desarrollado por Mooney y Keith. Consigue eliminar gran parte de las emisiones contaminantes.
- 1982 *Federación Europea de Autoescuelas (EFA).*** Tiene su sede en Stockport, Cheshire, en el Gran Manchester (Gran Bretaña). Su miembro español es la CNAE. Sus idiomas oficiales son el inglés, el francés y el alemán.
- 1986 *Año Europeo de la Seguridad Vial.***<sup>193</sup>
- 1988 *IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis -Grupo de Análisis e Información Internacional de Seguridad Vial) es un grupo de trabajo permanente de la OCDE sobre la seguridad vial.*** Tiene su sede en París.
- 1988 *Carta de los Derechos del Peatón.*** Adoptada por el Parlamento Europeo en el mes de octubre.
- 1989 *Convención sobre los Derechos del Niño***<sup>194</sup>. Desde entonces se celebra cada 20 de noviembre el ***Día Internacional de los Derechos de la Infancia.***
- 1991 *Federación Europea de Víctimas del Tráfico (FEVR)***<sup>195</sup>. Es una ONG sin ánimo de lucro y comprende organizaciones de 16 países, la mayoría europeos. Tiene su sede en Bruselas. En España está representada por P(A)T – AP(A)T – Prevención de Accidentes de Tráfico
- 1991 *Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).*** Tiene su sede en Bruselas.
- 1991 *ERTICO – ITS Europe.*** Es una entidad mixta pública y privada que se ocupa de la conducción automática, de la movilidad urbana, de la utilización de energías limpias y de actividades relacionadas con el transporte y la logística. Tiene su sede en Bruselas.
- 1992 *Día Internacional de las Personas con Discapacidad.*** Fue proclamado el 03 de diciembre de 1992 por la Asamblea General de la ONU y en esa fecha se celebra cada año en todo el mundo.
- 1993 *European Transport Safety Council (ETSC) – Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte.*** Tiene su sede en Bruselas y es una Organización sin fines de

---

<sup>193</sup> Los Años Europeos son temas anuales elegidos por la Unión Europea con el fin de sensibilizar y atraer la atención de los gobiernos nacionales. Son propuestos por la Comisión y adoptados por el Parlamento Europeo y los gobiernos de los Estados miembros.

<sup>194</sup> Fue ratificada por España el 31 de diciembre de 1990 (BOE núm. 313). Esta Convención es un tratado internacional de las Naciones Unidas a través del cual se reconoce que los niños tienen los mismos derechos que los adultos, y se subrayan aquellos que se desprenden de su especial condición de seres humanos que, por no haber alcanzado el pleno desarrollo físico y mental, requieren de protección especial.

<sup>195</sup> Ofrece asistencia a las víctimas de tráfico para que puedan defender sus derechos y otra de sus misiones es reducir los peligros viales.

lucro dedicada a reducir el número de muertos y heridos en las actividades de transporte en Europa.<sup>196</sup>

- 1995 Sistema de Control Electrónico de Estabilidad (ESP).** Desarrollado por las empresas Mercedes y Bosch. Aparece por primera vez en el Mercedes Clase S.
- 1995 Association for Safe International Road Travel – ASIRT (Asociación para una circulación vial internacional segura).** Facilita información a los pasajeros para minimizar los riesgos viales. Tiene su sede en Rockville (Maryland-USA).
- 1996 TISPOL<sup>197</sup> (Red Europea de Policías de Tráfico).** Se puso en marcha en 1996 por parte de las fuerzas europeas encargadas de la seguridad vial. Actualmente forman parte 30 países, los de la UE más Noruega y Suiza. Serbia tiene estatus de observador. Cuenta con una base de datos conocida como **CLEOPATRA** (colección de aplicación de la ley de operaciones de la policía y las actividades para reducir los accidentes de tráfico). Es miembro de la Carta Europea de Seguridad Vial. Tiene su sede en Manchester (Gran Bretaña).
- 1998 Euro NCAP (European New Car Assessment Programme, "Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos")** es un programa de seguridad para automóviles apoyado por varios gobiernos europeos, muchos fabricantes importantes y organizaciones relacionadas con el sector de la automoción de todo el mundo<sup>198</sup>.
- 1999 Alianza Mundial para la Seguridad Vial (Global Road Safety Partnership – GRSP).** Tiene su sede en las oficinas de la Cruz Roja Internacional, situadas en Ginebra.<sup>199</sup>

---

<sup>196</sup> Presume de ser independiente y ofrecer asesoramiento experto en materia de seguridad en el transporte a la Comisión Europea, al Parlamento europeo y a los Estados miembros. Además de las aportaciones de sus socios, recibe financiación de la Comisión Europea y de entidades públicas y privadas relacionadas con la actividad del transporte.

<sup>197</sup> La Red de Policías de Tráfico europea es un proyecto que se inició en 1996, cuando la Comisión Europea promovió la reunión de representantes de Cuerpos Policiales de Tráfico de Capitales Europeas con el objetivo de formalizar y fortalecer la colaboración entre Fuerzas Policiales de Tráfico en Europa y compartir experiencias y conocimientos en materia de Seguridad Vial.

Durante cuatro años se trabajó en dicho proyecto hasta que finalmente en el año 2000 se creó definitivamente la TISPOL. Desde entonces, los integrantes de esta Red de Policías están trabajando principalmente para reducir las víctimas en las carreteras europeas. Para ello, intercambian experiencias, organizan y coordinan operaciones y campañas paneuropeas en materia de tráfico (alcohol, cinturón de seguridad, velocidad, camiones) inician y apoyan investigaciones a nivel de seguridad vial proporcionando de forma consensuada su opinión sobre esta materia en el ámbito europeo, asesorando a la Comisión Europea.

Además, desde TISPOL también se trabaja en el control transfronterizo de los transportes de mercancías, en la vigilancia del abuso de horas al volante, el control a larga distancia de transportes, la inmigración y tráfico humano o el terrorismo.

Realiza a nivel europeo campañas de Seguridad Vial. Del 18 al 24 de febrero de 2019 se llevó a cabo la operación "Truck and Bus" para controlar camiones, autobuses y furgonetas. La DGT, a través de la ATGC, se sumó a esta campaña.

<sup>198</sup> En 1998, Euro NCAP consiguió el estatus legal cuando se convirtió en asociación internacional bajo la ley belga, aunque desde 1996 se estaban realizando algunas pruebas.

En los últimos años está prestando atención a los usuarios vulnerables y tiene pendiente comprobar la seguridad de otro tipo de vehículos como pueden ser las autocaravanas.

<sup>199</sup> Trabaja siempre con gobiernos, grupos de empresas y de la sociedad civil para apoyar programas de seguridad vial, nacionales, regionales y locales.

- 1999** **Semana Europea de la Movilidad.** Esta iniciativa surgió en Europa ese año y a partir del año 2000 contó con el apoyo de la Comisión Europea<sup>200</sup>.
- 2000** **Carta<sup>201</sup> Europea de Salvaguardia de los Derechos Humanos en la Ciudad<sup>202</sup>,** suscrita en Saint-Denis, el 18 de mayo de 2000.
- 2000** **Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea<sup>203</sup>,** hecha en Niza el 7 de diciembre de 2000.
- 2001** **Primer Congreso Internacional de Reciclaje del Automóvil (IARC).** Se celebró en Ginebra del 5 al 7 de marzo de 2001. Desde entonces se celebra anualmente, aunque hasta ahora siempre en países europeos.
- 2002** **Semana Europea de la Movilidad.** Se inició en 2002<sup>204</sup>. Se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. El Car Free Day, también conocido como el **Día Mundial Sin Automóvil** forma parte de esta iniciativa, celebrándose el 22 de septiembre de cada año.
- 2003** **Conferencia de Directores de Carreteras Europeas (CEDR).** Es una organización de las organizaciones nacionales europeas de carreteras que fomenta la excelencia en la gestión de carreteras. Tiene su sede en Bruselas.
- 2004** **Carta europea de la seguridad vial<sup>205</sup>** firmada por los primeros signatarios el 6 de abril de 2004 en Dublín.

<sup>200</sup> Se celebra cada año, del 16 al 22 de septiembre, realizando actividades para promocionar la movilidad sostenible y fomentando el desarrollo de buenas prácticas y medidas permanentes. En 2021 se celebró en Madrid.

<sup>201</sup> Según la página de la ONU: [www.un.org](http://www.un.org), el término «carta» se utiliza para instrumentos particularmente formales y solemnes, como el tratado constitutivo de una organización internacional.

<sup>202</sup> Ha sido adoptada por más de 400 ciudades y entre las españolas se encuentran: Barcelona, Guernika, Zaragoza, Girona, Logroño, Vitoria, Gijón, etc. El artículo XX señala:

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

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

<sup>203</sup> Su artículo 45 se ocupa de la libertad de circulación y residencia y establece que **todo ciudadano de la Unión tiene derecho a circular y residir libremente en el territorio de los Estados Miembros** y permite que se pueda conceder libertad de circulación y de residencia a los nacionales de terceros países que residan legalmente en España

<sup>204</sup> Es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a los ciudadanos en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal y a animar a las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte y a que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para esto.

Se trata de un evento que cuenta con el apoyo político de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, durante el cual multitud de ciudades europeas dedican toda una semana a actividades dirigidas a la concienciación en torno a los múltiples aspectos de la movilidad sostenible.

La popularización de las bicicletas compartidas se está viendo favorecida por los teléfonos inteligentes ya que permiten localizarlas, bloquearlas y desbloquearlas, conocer las tarifas y el gasto realizado, etc.

<sup>205</sup> La Comisión Europea acordó, dentro de su programa de acción europeo de seguridad vial, incluir una declaración de principios, la Carta Europea para la Seguridad Vial, para que todos aquellos que estuvieran interesados, ya fueran entes públicos o privados, manifestaran, firmando la carta, su compromiso de trabajar y esforzarse en reducir los índices de siniestralidad. Es decir, no es propiamente una normativa, sino que plantea conseguir una serie de objetivos siguiendo las recomendaciones de la Carta.

- 2005** *Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas del Tráfico Vial*. Fue instituido por la ONU el 26 de octubre para “reconocer de forma adecuada a las víctimas de los accidentes de circulación y a sus familias”<sup>206</sup>.
- 2006** *International Transport Forum (ITF)*. El Foro Internacional del Transporte, que está dentro de la OCDE, se creó el 18 de mayo, por los ministros de 43 países (hoy en día hay 60 países miembros). El origen del ITF lo encontramos en 1953 cuando 16 naciones europeas establecieron la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), regida por un tratado internacional, con el fin de “coordinar y racionalizar el transporte interior europeo que tuviese importancia internacional”.
- 2006** *iRAP “International Road Assessment Programme”*<sup>207</sup>. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras es una organización que engloba programas de evaluación de carreteras en todo el mundo, por ejemplo, Europa (EuroRAP), Australia (AusRAP), and Estados Unidos (usRAP).<sup>208</sup>
- 2006** *Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*<sup>209</sup>. Los Estados Partes que hayan ratificado la Convención tienen la obligación de promover, proteger y garantizar el pleno disfrute de los derechos humanos de las personas con discapacidad y garantizar que gocen de plena igualdad ante la ley. **Fue ratificada por España el 9 de abril de 2008** (BOE núm. 96, de 21 de abril).
- 2007** *Primera Semana sobre Seguridad Vial Mundial (First United Nations Global Road Safety Week)*. Se celebró a nivel mundial del 23 al 29 abril. Se dedicó a los usuarios juveniles, bajo el lema “La seguridad de los jóvenes en la carretera”.<sup>210</sup> Fue patrocinada por las Comisiones Regionales de la ONU y la Organización Mundial de la Salud.

<sup>206</sup> Se basó en una conmemoración anterior que llevaba a cabo desde 1995 la Federación Europea de Víctimas del Tráfico Vial.

<sup>207</sup> Su objetivo es desarrollar un programa de auditorías de seguridad vial para las carreteras usando equipos automatizados en las inspecciones, así como generar planes de inversión con propuestas de mejoramiento de la seguridad que ofrece la infraestructura. Dentro de este programa se encuentran las acciones siguientes:

a. Inspeccionar vías de alto riesgo y desarrollar la “Calificación por Estrellas” y los “Planes de Inversión para Vías Más Seguras”.

b. Proveer capacitación, tecnología y apoyo a fin de sostener el desarrollo de la capacidad en los ámbitos nacional, regional y local.

c. Hacer un seguimiento del funcionamiento de la seguridad de las vías de tal manera que los organismos donantes puedan evaluar los beneficios de sus inversiones.

<sup>208</sup> RAP es el acrónimo de “Road Assessment Program”.

<sup>209</sup> El texto fue aprobado por la Asamblea General de la ONU el 13.12.2006 en Nueva York y quedó abierta para la firma el 30.03.2007. Fue la primera convención de derechos humanos que se abrió a la firma a organizaciones regionales de integración, entendiéndose estas como formadas por Estados Soberanos o entidades a las que estos Estados soberanos hayan cedido competencias en las materias que abarca esta convención.

<sup>210</sup> La segunda semana se celebró del 6 al 12 de mayo de 2013 y estuvo dedicada a la seguridad peatonal, bajo el lema “Proteger los peatones”, la tercera tuvo lugar entre el 4 y el de mayo de 2015 y estuvo orientada a la salvación de la vida de los niños, bajo el lema “Salvar vidas infantiles”, la cuarta tuvo lugar del 8 al 14 de mayo de 2017 y se ocupó del exceso de velocidad con el lema “Bajar la velocidad”. La quinta semana tuvo lugar del 6 al 12 de mayo de 2019 con el tema “Liderazgo para la seguridad vial”. La sexta semana tuvo lugar del 17 al 23 de mayo de 2021 con el tema “Calles para la vida”.

- 2007 Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV).** Tiene su sede en Montevideo (Uruguay).<sup>211</sup>
- 2009 Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Tiempo de acción.** Moscú, 19-20 de noviembre de 2009. **Declaración de Moscú**<sup>212</sup>.
- 2010 Resolución 64/255, de 1 marzo de 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamando el periodo 2011-2020 como «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»**, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo<sup>213</sup>.
- 2011 Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.** Se puso en marcha a nivel mundial el 11 de mayo.
- 2011 Foro contra la Violencia Vial.** Se celebró el primero en Buenos Aires, el 07.09.2011<sup>214</sup>.
- 2011 Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.** Es un instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros. Nace formalmente y se establece como su fecha fundacional el 17 de noviembre.
- 2012 Global Alliance of NGOs for Road Safety (Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial).** Tiene su sede en Zúrich (Suiza).

## **DEFINICIONES NO CONTEMPLADAS EN EL ANEXO I, PERO QUE FIGURAN EN LA NORMATIVA DE TRÁFICO O SON DE INTERÉS**

### **A) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LOS USUARIOS VIALES**

<sup>215</sup> *Accesibilidad.*

<sup>216</sup> *Acompañante.*

<sup>211</sup> *Se reúne anualmente en distintas ciudades de Iberoamérica para revisar problemas propios del sector, compartir experiencias, tecnología y aportar buenas prácticas a la causa de la Seguridad Vial.*

<sup>212</sup> *Se celebró la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados. Brasilia, 18-19 de noviembre de 2015. Declaración de Brasilia.*

*La Tercera Conferencia se celebró en Estocolmo del 19 al 20 de febrero de 2020. Se puso especial énfasis en el programa Visión 0 desarrollado por Suecia. Recoge en su octava recomendación "Establecer un límite máximo de velocidad de desplazamiento por las vías de 30km/h en zonas urbanas".*

<sup>213</sup> *Se solicitó a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que preparasen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.*

<sup>214</sup> *El XIV Foro se celebró en Madrid, el 05 de noviembre de 2019.*

<sup>215</sup> *Supone la posibilidad de tener acceso, paso o entrada a un lugar o actividad sin limitación alguna por razón de discapacidad.*

<sup>216</sup> *Este término no aparece en el TRLTSV, aunque sí se encuentra dos veces en el art. 23 del RGCir. En algunos países, como Colombia, es la persona o personas que acompañan a un conductor en un vehículo particular diferenciándolo de "pasajero" que es aquel que lo hace en un transporte público.*

<sup>217</sup> Administración pública.

<sup>218</sup> Alquiler entre particulares.

<sup>219</sup> Alumno de autoescuela.

<sup>220</sup> Andarín.

<sup>221</sup> Animal o bestia de carga.

---

<sup>217</sup> Desde un punto de vista formal es el conjunto de organismos de gobierno de un ente público que ostenta el poder político, la competencia y los medios necesarios para satisfacer los intereses generales. Desde un punto de vista material, la administración sería la propia actividad administrativa de todos esos organismos públicos, tanto de gestión y administración, como de relación con otros organismos y con los particulares.

El TRLTSV tendría que evitar confusiones entre los términos “Autoridad” y “Administración”.

<sup>218</sup> Algunas empresas ya ofrecen este servicio en España. La persona interesada debe inscribirse en una página web y luego puede alquilar un vehículo a su propietario en función del tipo de automóvil. Incluye seguro contra averías y accidentes y es más barato que los alquileres tradicionales.

<sup>219</sup> El TRLTSV debiera definir lo que es un alumno de autoescuela ya que sabemos que no lo debemos considerar conductor cuando hace prácticas o se examina de un permiso o licencia pero no está tan claro que no sea el conductor cuando hace prácticas en motocicleta o se examina de la misma ya que en ese caso el profesor no está a cargo de los mandos adicionales y no se puede decir que siempre puede controlar al alumno mediante el intercomunicador teniendo en cuenta además que a los aspirantes que tengan hipoacusia que les impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado el itinerario a realizar mediante un navegador GPS para moto en el que se indicará el destino así como varios puntos intermedios que permitan el desarrollo de la prueba en distintos tipos de vías y situaciones de tráfico (art. 55.4) RGCond)..

El Anexo VI.6) del RGCond indica:

**“Esta formación (práctica) se realizará conduciendo sin acompañante una motocicleta de las características establecidas en el anexo VII, bajo la dirección y control inmediatos de un profesor de formación vial en posesión de la correspondiente autorización de ejercicio y del permiso de conducción en vigor de la clase A con más de 1 año de antigüedad”.**

Vemos como por un lado habla de “conduciendo” pero por otro afirma que el “control” lo efectúa el profesor.

Un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 trató de clarificar este asunto en un caso en que un alumno que realizaba su segunda práctica de destreza sufrió un accidente y resultó fallecido. El Tribunal, con un voto particular en contra, llegó a la conclusión de que el alumno no es el conductor ya que en virtud de lo dispuesto en el TRLTSDV el conductor de un vehículo de autoescuela es siempre el profesor que imparte la enseñanza para la conducción, pudiendo interpretarse de forma análoga para el supuesto de motocicletas, dado que en virtud del Reglamento de las Escuelas Particulares así como del Reglamento General de Conductores, el profesor debe controlar igualmente el manejo de la motocicleta dando las oportunas instrucciones sobre qué debe hacer el alumno en cada momento a través del sistema de intercomunicación preceptivo, por lo que sin su presencia el alumno no está autorizado a conducir la misma, cometiendo incluso un posible delito del artículo 384, párrafo segundo, del Código Penal si lo hiciera, al no estar autorizado administrativamente para llevar la motocicleta si no es en presencia del profesor y bajo la supervisión del mismo. También podría darse el caso de que una persona que tenga permiso en vigor quiera ir a una autoescuela a hacer prácticas para mejorar su técnica de conducción o actualizar sus conocimientos y tendría la consideración de alumno de autoescuela, aunque sería el conductor legal si hiciese prácticas en un vehículo con doble mando.

<sup>220</sup> La Resolución de 21 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del Convenio colectivo estatal de empresas de mensajería (hoy derogada), indica que su función se reduce a realizar misiones de pequeño transporte dentro de un limitado radio de acción, siguiendo las instrucciones emanadas en cada caso del encargado de organizar el servicio. Para efectuar su trabajo el andarín utilizará los medios públicos de transporte, urbanos y/o interurbanos, o bien -cuando las distancias a recorrer razonablemente lo permitan- realizará el servicio andando.

En el convenio colectivo de la ASM Supply Chain Solutions, SL de Baleares inscripto por resolución del consejero de Economía y Competitividad en junio de 2014, se dice que es el trabajador que, sin vehículo o con bicicleta, realiza labores de distribución de sobres y pequeña paquetería.

<sup>221</sup> Falta la definición. El término figura en el artículo 50.1 del TRLTSV.

<sup>222</sup> *Animal de monta o montura.*

<sup>223</sup> *Animal doméstico.*

<sup>224</sup> *Animal de silla.*

<sup>225</sup> *Animal de tiro.*

<sup>226</sup> *Aparato.*

<sup>227</sup> *Artilugio.*

<sup>228</sup> *Aprendiz de conductor.*

<sup>229</sup> *Aquaplaning o hidroplaneo.*

<sup>230</sup> *Autoridad.*

<sup>231</sup> *Avanzar.*

---

No existe en los artículos 148 y 149 de la Constitución Española (CE) un título competencial específico relativo a la protección o el bienestar de los animales. Hay que señalar que el “derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado” recogido en el artículo 45 de la CE se refiere a la protección y mejora de la calidad de vida de las personas.

Encontramos la definición de “bestia de carga” en el Diccionario Español Jurídico donde se señala que es el animal doméstico utilizado para llevar carga; por ejemplo, el macho, la mula, el borrico.

España no cuenta con una legislación marco de protección de los animales, si no que cada CCAA tiene su propia Ley.

<sup>222</sup> El término “animal de montura” se encuentra en las señales R-117 y R-409 del RGCir. Debiera indicar que animales se consideran de montura.

<sup>223</sup> El art. 3 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal los define como “aquellos animales de compañía pertenecientes a especies que críe y posea tradicional y habitualmente el hombre, con el fin de vivir en domesticidad en el hogar, así como los de acompañamiento, conducción y ayuda de personas ciegas o con deficiencia visual grave o severa.

<sup>224</sup> Este término se encuentra en el artículo 50.1 del TRLTSV.

<sup>225</sup> Este término aparece en el artículo 15 del RGCir. Se debía aclarar cuáles son los animales incluidos en esta denominación ya que por ejemplo un perro de raza husky siberiana además de animal de compañía es un animal de tiro. Podría tirar de un remolque pequeño cuando fuese de paseo.

<sup>226</sup> En el Anexo I del TRLTSV, en la definición de vehículo, indica un vehículo es un aparato que circula por las vías en las que se aplica la normativa de tráfico.

<sup>227</sup> Figura este término en la Instrucción 2019/S-149 TV-108, de la DGT, de 03.12.2019, sobre VMPs, donde indica en su punto 6.1 que “Los artilugios que no sobrepasan la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes” y al no estar definido “artilugio” acudimos al DEL y nos dice que se usa mayoritariamente en sentido despectivo y que es “Un mecanismo, artefacto, sobre todo si es de cierta complicación”.

<sup>228</sup> Persona que está aprendiendo a conducir. El término aparece en el art. 119.2 RGCir. No es sinónimo de alumno de autoescuela ya que una persona puede aprender a conducir sin ir a una autoescuela de acuerdo con la Orden de 29 de julio de 1981 por la que se regula la licencia de aprendizaje de la conducción.

<sup>229</sup> Ver “Hidroplaneo”.

<sup>230</sup> El artículo 24 del Código Penal, a efectos penales, define como autoridad al que por sí solo o como miembro de alguna corporación, tribunal u órgano colegiado tenga mando o ejerza jurisdicción propia. Literalmente, según el DLE, autoridad sería tanto la potestad, facultad o el poder que tiene una persona sobre otra que le está subordinada, como la propia persona revestida de algún poder o mando, es decir, la persona que ejerce esa potestad, facultad o poder.

Podríamos definir autoridad como el derecho que el orden jurídico otorga a una persona, cargo u oficio para dar órdenes y para comprobar que se cumplen.

<sup>231</sup> Según el art. 26.3 del TRLTSV, significa circular en el sentido permitido.

<sup>232</sup> *Bandera amarilla.*

<sup>233</sup> *Bandera roja.*

<sup>234</sup> *Banderero.*

<sup>235</sup> *Bandera verde.*

<sup>236</sup> *Beer Bike.*

<sup>237</sup> *Bicicleta de juguete.*

<sup>238</sup> *Biciusuario.*

---

<sup>232</sup> El término figura en el artículo 143.3c) y en el 9 del Anexo II del RGCir. Indica al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro. Esta bandera podrá ser también utilizada por el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad durante el desarrollo de marchas ciclistas o de cualquiera otra actividad, deportiva o no, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Instrucción 18/TV-101, de la DGT, de 12.02.2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público dispone que “la habilitación será hecha por la Subdirección General de Operaciones y Movilidad en el caso de los eventos cuya autorización corresponda a la DGT y en el resto de los casos, por la Jefatura Provincial de Tráfico de la provincia o isla donde se inicie el evento.

Para la habilitación del personal auxiliar se requerirá que cumplan con los requisitos establecidos en el artículo 13 del anexo II del RGCir y posean las aptitudes y conocimientos necesarios para el ejercicio de dichas funciones. Se entenderá que el personal de la organización cuenta con esas aptitudes y conocimientos cuando el organizador acredite, mediante un certificado emitido por una federación deportiva, que estos han recibido una formación adecuada para realizar dichas funciones de orden, control y seguridad.

Esta acreditación al organizador será exigida, en todo caso, respecto del personal auxiliar que vaya a actuar en los eventos federados, siempre que así lo haya establecido como requisito la Federación correspondiente. En el resto de los casos, se exigirá, al organizador, una acreditación equivalente a la establecida para los eventos no federados o declaración responsable”.

<sup>233</sup> El término figura en el artículo 143.3a) y en el 9 del Anexo II del RGCir. Indica el inicio del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda temporalmente cerrada al tráfico de todos los vehículos y usuarios, excepto para aquellos que son acompañados o escoltados por los agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico.

<sup>234</sup> Es un término que se utiliza en Iberoamérica para designar al trabajador que, durante unas obras en una carretera, en ausencia de un semáforo, facilita el tráfico alternativo de los vehículos. Se le exige aprobar un curso de formación y tener la vista y la audición en buenas condiciones.

<sup>235</sup> El término figura en el artículo 143.3b) y en el 9 del Anexo II del RGCir. Indica el fin del espacio ocupado por una prueba deportiva de tráfico. A partir del paso del vehículo que la porta, la calzada queda de nuevo abierta al tráfico.

<sup>236</sup> Es un ciclo colectivo de hasta 16 asientos, donde unas personas van bebiendo cerveza mientras pedalean. Se pueden ver en algunos lugares turísticos, pero suele haber muchas críticas por asociar un vehículo con alcohol y por el comportamiento, a veces peligroso, de los que van allí. Suele alquilarse por vehículo completo y lógicamente quien maneja el volante del vehículo no puede beber.

<sup>237</sup> Es interesante conocer cuando una bicicleta deja de ser de juguete y por lo tanto es de aplicación el TRLTSV. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, indica en su art. 1 que los juguetes son productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años y en su Anexo I.4) considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

<sup>238</sup> Ciclistas y pasajeros de ciclos.

<sup>239</sup> *Campo de visión o campo visual.*

<sup>240</sup> *Car, moto o bike sharing (compartir coche, motocicleta o bicicleta).*

<sup>241</sup> *Ciclista.*

<sup>242</sup> *Ciclista con perro sujeto por una correa.*

<sup>243</sup> *Circular.*

<sup>244</sup> *Comitiva organizada.*

<sup>245</sup> *Conducir.*

<sup>246</sup> *Conductor en servicios de urgencia.*

<sup>247</sup> *Conductor novel.*

---

<sup>239</sup> *En fisiología es el espacio que abarca la vista estando el ojo inmóvil. El DLE señala que es el “espacio que abarca la vista manteniendo la mirada fija”*

<sup>240</sup> *Se trata de alquilar un turismo o bicicleta a tiempo parcial – desde minutos a semanas- e incluye los gastos de combustible, de mantenimiento, de seguro.... Se paga una cuota inicial y luego el tiempo de uso y los kilómetros recorridos. En 2030 se calcula que circularán en Europa unos 80 millones menos de vehículos gracias a esta modalidad de alquiler.*

<sup>241</sup> *Conductor de ciclos.*

<sup>242</sup> *En España no está expresamente prohibido circular en bicicleta sujetando a un perro con una correa y un agente sólo podría denunciar al ciclista cuando el animal interfiriese en la conducción. El art. 28 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) prohíbe remolcar a animales detrás de vehículos, pero permite a los ciclistas llevar a un perro (no se permite otro tipo de animal) sujeto por una correa.*

<sup>243</sup> *Según el DLE, significa: a) andar o moverse en derredor o b) ir y venir.*

<sup>244</sup> *Figura el término en el artículo 65.3b) del RGCir. Según el DLE es un grupo de gente que va acompañando a alguien y el calificativo de organizada significa que hay alguien responsable de la misma.*

<sup>245</sup> *La Sentencia 436/2017 de la sala 2ª de lo Penal del Tribunal Supremo, de 15 de junio de 2017 hace algunas consideraciones interesantes sobre el significado de conducir. Después de citar algunos artículos del TRLTSV, del RGCir y del RGCond, llega a la conclusión de que “conducir un vehículo a motor o un ciclomotor es la conducta que se lleva a cabo por la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo que se desplaza”. En otro apartado señala que sin movimiento no hay conducción, pero basta que haya movimiento, por pequeño que sea, para que el acto se considere conducción.*

<sup>246</sup> *Ídem, ya que figura en el artículo 119.2c) del RGCir.*

<sup>247</sup> *Es llamativo que no figure el término “conductor novel” en el Reglamento General de Conductores. Encontramos su definición en la señal V-13 del RGV y del RGCir que se refieren a lo que es un conductor novel: “Indica que el vehículo está conducido por una persona cuyo permiso de conducción tiene menos de un año de antigüedad”.*

*Sin embargo, también se puede considerar como “**novel**” a efectos de alcohol en su organismo a un conductor con menos de dos años de antigüedad en el permiso ya que su tasa permitida de alcoholemia es inferior a la de un conductor con más antigüedad. El art. 20 RGCir permite a los conductores de vehículos una tasa de alcohol en aire espirado de 0,25 miligramos. En el caso de los conductores noveles, la tasa permitida se reduce y se sitúa en 0,15 miligramos por cada litro de aire espirado.*

*Los conductores noveles tienen que poder ser identificados por el resto de usuarios, por lo que es obligatorio que lleven en su coche el distintivo que indica que cuentan con poca experiencia al volante. Se trata de una L blanca sobre fondo verde que se coloca en la parte trasera del vehículo bajo el cristal para que sea fácilmente visible. Durante todo el primer año desde la fecha de obtención del primer permiso de conducir, es obligatorio el uso de esta identificación, sin excepciones y en todo momento. La falta de este distintivo en el coche cuando lo conduce un conductor novel, puede ser denunciada por los agentes.*

*Cuando se aprobó la Ley 17/2005 del permiso por puntos, que modificó la entonces Ley de Seguridad Vial, se dispuso que a efectos de puntos un conductor con menos de 3 años en su permiso (salvo que tuviera otro de*

<sup>248</sup> *Chófer (en América, chofer).*

<sup>249</sup> *Discapacitado.*

<sup>250</sup> *Distribuidor de mercancías.*

<sup>251</sup> *Dormir o descansar en un vehículo.*

<sup>252</sup> *Fila escolar.*

<sup>253</sup> *Impedido.*

<sup>254</sup> *Invidente.*

---

*otra categoría) tuviese inicialmente 8 puntos y debía esperar hasta completar 3 años de vigencia de su permiso, sin cometer infracciones que descuenten puntos, para disponer de 12 [art. 63.2a)]. A los conductores que tenían más de 3 años de antigüedad en el permiso, cuando se aprobó aquella Ley, que eran la inmensa mayoría, se les asignaron 12 puntos. Pero eso fue en el momento en que entró en vigor, en 2006, la Ley del Permiso por Puntos. Luego, de acuerdo con el art. 65.2) TRLTSV un conductor novel sólo tiene que esperar dos años, sin cometer ninguna infracción que detraiga puntos, para disponer de 12 puntos.*

*Un conductor español o extranjero que canjee un permiso de fuera del Espacio Económico Europeo, de un país con convenio y no tenga 2 años de antigüedad en el permiso, deberá esperar hasta completar los 2 años para disponer de 12 puntos.*

*En otros países como los Países Bajos, aún son más exigentes y los noveles tienen que esperar 5 años para poder conducir con las tasas de alcoholemia permitidas a los conductores en general.*

*En Italia se ha optado desde 2012 por limitar a 55 kW la potencia máxima del vehículo que puede conducir un novel durante el primer año. En los dos años siguientes y referida a los vehículos M1 la potencia máxima es de 70 kW. La sanción por no respetar estos límites es de 160 € y la suspensión del permiso hasta 8 meses. Además, en el caso de los noveles, se les detrae el doble de puntos que a los otros conductores. También en Italia los conductores noveles de las categorías A2, A, B1 y B no pueden superar la velocidad de 100 km/h en las autopistas y de 90 km en las carreteras convencionales.*

<sup>248</sup> *Este término se sigue usando en el habla y en los medios de comunicación. Viene del francés “chauffeur”, un término que también se usó mucho en España (las primeras autoescuelas eran escuelas de chauffeurs), que en su origen equivalía a la palabra española “fogonero”. El DLE lo define como “persona que, **por oficio**, conduce un automóvil”. Lo mismo sucede en Gran Bretaña donde “chauffeur” es aquel conductor que cobra por realizar esa actividad. En los años 20 el plural se formaba añadiendo una “s”: chofers.*

<sup>249</sup> *Término que figura en el artículo 116, y como “razones discapacitadas” en el 119 del RGCir. Desde hace años ha ido sustituyendo a la palabra “minusválido” y tiende en la actualidad a sustituirse por “personas con diversidad funcional”.*

*El instrumento de ratificación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006, (BOE núm. 96, de 21 de abril) establece en su art. 1: “Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”.*

*La RAE ha enmendado la acepción del término ‘discapacidad’ en el Diccionario de la Lengua Española, que pasa a ser definida como “situación de la persona que por sus condiciones físicas o mentales duraderas se enfrenta con notables barreras de acceso a su participación social”.*

<sup>250</sup> *Debería definirse, ya que este término figura en el artículo 119.2b) del RGCir.*

<sup>251</sup> *El TRLTSV parece dar a entender que un conductor que, en una vía urbana o interurbana, duerme en su vehículo, o que está tumbado esperando que se le pase la borrachera, no tiene la consideración de conductor a efectos de la Ley. En Francia, por ejemplo, la justicia ha considerado que en esos casos tiene la consideración de “conductor” ya que está en condiciones de accionar los mandos del vehículo.*

<sup>252</sup> *Este término figura en el artículo 65.3b) del RGCir. Es una sucesión de escolares colocados uno detrás de otro.*

<sup>253</sup> *Término que se sigue utilizando como equivalente a discapacitado físico en los artículos 121 y 122 del RGCir.*

<sup>254</sup> *Esta palabra aparece en los artículos 11, 17 y 46 del RGCir como sinónimo de ciego.*

<sup>255</sup> *Juguete sobre ruedas.*

<sup>256</sup> *Minusválido.*

<sup>257</sup> *Motorista que empuja una motocicleta por la calzada.*

<sup>258</sup> *Ocupante.*

---

<sup>255</sup> En España se debe consultar el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes. En su art. 1 indica que los juguetes son productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años y en el Anexo I.4) señala que para que **una bicicleta no sea considerada un juguete** debe tener una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con el sillín colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

En la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur un “juguete sobre ruedas” es un vehículo infantil de pedales, un triciclo o un juguete similar, pero sólo cuando es utilizado por un niño de menos de 12 años de edad.

<sup>256</sup> Este término figura todavía en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGCir. Ha desaparecido en la versión consolidada del TRLTSV. En el DEL equivale a “discapacitado”. Hoy en día, se utilizan los términos “persona con discapacidad” y más recientemente “persona con diversidad funcional”.

<sup>257</sup> Según el punto 4 del Anexo I del TRLTSV, es peatón el que empuja un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, pero un motorista que empuje su moto por la calzada **sigue siendo conductor** y por lo tanto está obligado a seguir con el casco puesto y abrochado ya que el art. 118 del RGCir establece que: “Los conductores y pasajeros de motocicletas [...] deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados [...] cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas”.

En cuanto al pasajero al bajarse de la motocicleta pareciera que en principio podría ayudar a empujarla y no estaría obligado a llevar el casco puesto, pero podría ser denunciado por circular por la calzada en vez de hacerlo por la acera en el caso de una vía urbana o por el arcén en caso de una vía interurbana. Si no existiera ni acera ni arcén tendría que circular por la izquierda de la calzada tal como figura en el art. 122.1) del RGCir y por ello, en ese caso, no podría ayudar a empujar la moto.

El motociclista al seguir siendo conductor también podría ser sometido a las pruebas de detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. El pasajero también podría ser sometido a este tipo de control, pero sólo si la motocicleta está implicada en un accidente de circulación o el pasajero haya cometido una infracción, como por ejemplo arrojar una colilla a la calzada con riesgo de provocar un incendio (art. 14.2 TRLTSV).

La motocicleta, al estar matriculada en España, tendría que estar cubierta por un seguro de responsabilidad civil. Si no está dada de baja temporal tiene que tener la ITV al día y pagado el impuesto municipal de circulación.

De todas formas, habría que diferenciar entre el que empuja una moto porque se quedó sin combustible o se averió y trata de apartarla de la circulación de aquel que la empuja durante un rato por la calzada.

<sup>258</sup> No está definido, aunque aparece mencionado 7 veces en el texto del TRLTSV y 15 veces en el Reglamento General de Circulación. El DLE se limita a indicar que significa “que ocupa”.

Una definición podría ser: “El conductor y cada uno de los pasajeros que viajan al mismo tiempo en un vehículo o que lo ocupan”.

El art. 11 del TRLTSV **en su apartado 2)** considera al conductor como un ocupante, pero **en el apartado 4)** de ese artículo pasa a diferenciar al conductor de los ocupantes.

2. **El conductor** de un vehículo ..., la del resto **de ocupantes** del vehículo ...

4. **Los conductores y ocupantes de los vehículos** están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección... (Si no hubiera querido diferenciarlos tendría que haber dicho “El conductor y los otros (o los demás) ocupantes de los vehículos”).

Lo mismo sucede con el RGCir que en su artículo 1, diferencia a los conductores de los ocupantes, pero en cambio en el 3 pasa a considerar al conductor como un ocupante más del vehículo.

La Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en su Anexo II que se ocupa de los datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico, y dentro de éste en su apartado A) que se refiere a los criterios de cumplimentación de los formularios de accidentes de tráfico con víctimas, y a su vez en el punto 2 de este apartado se decanta por englobar al conductor como un ocupante más: d) Sin haber sufrido el vehículo o **sus ocupantes** directamente las consecuencias del accidente, (...).

<sup>259</sup> Paleta de señalización vial.

<sup>260</sup> Pasajero.

<sup>261</sup> Patinador.

<sup>262</sup> Patrulla escolar.

<sup>263</sup> Peatón con un animal de compañía.

---

<sup>259</sup> No existe una acepción de este término en el DLE referida al tráfico. Es una pala pequeña de madera, plástico o metal que sirve para controlar el tráfico de vehículos y permitir el paso de peatones en zonas donde se están ejecutando obras públicas o cruzando peatones, especialmente escolares.

El término "paleta" figura en el art. 143.4) RGCir donde señala que puede ser usada por la Policía Militar, el personal de obras en la vía, el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial y las patrullas escolares. En la paleta deben figurar las señales R-2 (Stop) y R-400 (Sentido Obligatorio).

También figuran las "paletas" en la Norma 8.3-IC de la Instrucción de carreteras con la denominación TM-2 (paso permitido) y TM-3 (paso prohibido o Stop).

<sup>260</sup> Falta la definición de pasajero, aunque figure 10 veces en el TRLTSV y 3 veces en el RGCir. Se encuentra una definición en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: " Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros", aunque más correcto sería haber dicho: "va sentado o de pie dentro de un vehículo". Esta definición da la impresión que podría ir un pasajero tumbado en el maletero o sobre la baca de un turismo y no podría ser sancionado.

Sin embargo, el art. 11.2 de la Ley considera a los conductores como pasajeros: "(El conductor) deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que **la mantengan el resto de los pasajeros, ....**

Por su parte el DLE en su 3ª acepción define pasajero: "Dicho de una persona: Que viaja en un vehículo, especialmente en avión, barco, tren, etc., sin pertenecer a la tripulación".

<sup>261</sup> Es un término que, por ejemplo, utiliza la Fiscalía de Seguridad Vial para referirse a las personas que circulan sobre un patinete eléctrico, pero no es muy adecuado, ya que el DEL señala que "patinar" es "deslizarse o ir resbalando con patines sobre el hielo o sobre un pavimento duro, llano y muy liso", y también indica que "patinador" es "que patina" y por eso debería el TRLTSV definir el término o buscar uno nuevo para este tipo de conductores o solicitar a la RAE que incluya una nueva acepción para incluir a los patinadores eléctricos.

<sup>262</sup> Figura en el artículo 143.1) y 4) del RGCir. Falta su definición oficial.

Son escolares que se sitúan en los pasos de peatones para acceder al colegio con unas paletas de señales de stop y sentido obligatorio, dirigiendo y ordenando el tráfico suplantando a los agentes locales, pero bajo su supervisión.

<sup>263</sup> Es sorprendente que existiendo más de 7 millones de perros en España (informe de 2019 de la ANFAAC (Asociación nacional de fabricantes de alimentos para animales de compañía), el TRLTSV y el Reglamento General de Circulación apenas les presten atención a estos animales, salvo cuando van dentro de un vehículo, y no regulen su circulación. En ningún sitio se dice que una persona que va andando con un perro tiene la consideración de peatón. Aquí es importante matizar qué en el caso de tratarse de un perro de raza peligrosa, si éste estuviese suelto o sin bozal, sería de aplicación el art. 37.16 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que considera infracción leve esta conducta y la sanciona con multa de 100 a 600 €, salvo que cause daños porque entonces sería de aplicación el Código Penal.

Tampoco existe una norma que indique que se puede llevar desde una bicicleta a un perro sujeto por una correa, mientras que por ejemplo, en Alemania, está expresamente permitido en el Reglamento de Circulación.

Si un perro suelto o que se suelta de su amo provoca un accidente hay que acudir al artículo 1905 del Código Civil, donde se señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido".

El diario "20 minutos" informa el 27.02.2019 que la Audiencia Provincial de Cantabria condenó a la propietaria de un perro a indemnizar con 27.930 € a una ciclista que se rompió gravemente el brazo al caer de una bicicleta al tener que frenar bruscamente ante la presencia del animal en la calzada por la que circulaba. La sentencia señala que "La propia realidad de la invasión de la calzada por el perro habla por sí misma de la negligencia de su

<sup>264</sup> Perro de asistencia.

<sup>265</sup> Persona con diversidad funcional o con funcionalidad diversa.

<sup>266</sup> Personal auxiliar.

<sup>267</sup> Policía militar.

---

poseedora, al no tenerlo atado ni sujeto de forma bastante para impedir que el perro invadiera la calzada al paso de los ciclistas, infringiendo con ello un elemental deber de diligencia".

Ver más en: <https://www.20minutos.es/noticia/3274344/0/condena-veintiocho-mil-euros-por-llevar-suelto-perro-no-evitar-que-provocara-caida-ciclista/#xtor=AD-15&xts=467263>

Según la fundación Affinity, en España es obligatoria la identificación de los animales de compañía, pero no es obligatorio el uso de microchip. Hay diferentes alternativas de identificación del animal como: un pequeño tatuaje en la oreja o una placa.

Según el estudio "Él nunca lo haría" de 2019 sobre el abandono y adopción de animales de compañía, sólo el 34,3% de los perros recogidos por las protectoras llevan microchip y sólo el 4,5% de los gatos lo tiene implantado. Sin embargo, el chip es un dispositivo muy efectivo de identificación y su implementación está en aumento porque la mayoría de las comunidades autónomas lo han reglamentando como obligatorio y en las demás su uso es recomendable.

La Red Española de Identificación de Animales de Compañía (REIAC) facilita la localización de los animales de compañía extraviados.

<sup>264</sup> Engloba a todos aquellos que han sido adiestrados para auxiliar a una persona con discapacidad, apoyándola en aquellos ámbitos de su autonomía personal en los que se ve limitada o facilitando la alerta ante una crisis, en el caso de determinadas enfermedades como epilepsia o diabetes. Los perros de asistencia no deben confundirse, sin embargo, con los perros de terapia, que son una modalidad de terapia asistida con animales.

Estos perros están sujetos a requisitos de salud e higiene más estrictos que los perros de compañía, debido a que entran con su usuario a todo tipo de espacios y establecimientos públicos o de uso público. Estos perros están vacunados de rabia anualmente, desparasitado interna y externamente y periódicamente (cada seis meses o un año, según la Comunidad Autónoma) se acredita mediante informe veterinario que no padece ninguna enfermedad transmisible al hombre (brucelosis, leishmaniosis y leptospirosis). Debido a estos exigentes controles, las retenciones a la entrada de perros guía en espacios de pública concurrencia por motivos sanitarios carecen de fundamento, ya que difícilmente pueden encontrarse animales más sanos y controlados.

Los que utilizan un perro guía y sus adiestradores no consideran a estos perros como una mascota sino como un profesional. Según la ONCE estos animales saben reconocer y evitar obstáculos, tanto estáticos como en movimiento, a nivel del suelo o en altura. Marcan a su usuario la llegada a bordillos, escaleras o desniveles, buscan puertas de acceso, asientos libres en transportes públicos y tienen iniciativa para encontrar la mejor alternativa de paso. Son capaces de memorizar rutas, objetivos e indicaciones y son sometidos a un entrenamiento de unos 8 meses y luego son emparejados con un usuario que se adecue a sus características.

<sup>265</sup> Término que actualmente está sustituyendo a la palabra "discapacitado".

<sup>266</sup> En el caso del personal auxiliar que actúa durante la celebración de pruebas deportivas o marchas ciclistas (las de más de 50 ciclistas), la Instrucción 18/TV – 101, de la DGT, de 12.02.2018, dispone que: "El personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R400x (sentido obligatorio, según corresponda) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ella cuando no exista luz solar, vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, (derogada por el Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial) así como de algún dispositivo portátil de comunicación que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, los agentes de la ATGC y/o los servicios de emergencia.

En el punto de cierre de la vía se dispondrá de personal auxiliar habilitado, compuesto por un mínimo de 2 personas que serán las encargadas de la apertura y cierre de las zonas con circulación restringida a accesos y permanecerán allí mientras sea necesario".

<sup>267</sup> Figura el término en el artículo 143 y en la sección segunda del Anexo III del RGCir. En este último caso complementa el término policía militar con policía naval y aérea. La policía militar, adscrita al Ejército de Tierra y las otras policías de los demás ejércitos, controlan los movimientos de vehículos militares, con la necesaria coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Autoridades Locales competentes. Proporcionan apoyo y seguridad a los vehículos militares en beneficio del tráfico general. Puede proporcionar

<sup>268</sup> Profesor de autoescuela.

<sup>269</sup> Residente.

---

seguridad y los primeros auxilios en caso de accidente, y si están involucrados vehículos militares y así se le ordena, realizar la investigación del mismo.

<sup>268</sup> Persona que estando en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores y contando con la oportuna autorización de ejercicio imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos. Según el artículo 30.2) Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), la autorización de ejercicio de profesor habilita para impartir las clases teóricas necesarias para la obtención de cualquier permiso o licencia de conducción y exclusivamente las clases prácticas para la obtención del permiso de la clase o clases de que el profesor sea titular con más de un año de antigüedad. Existe la posibilidad de obtener un certificado de aptitud limitado a enseñanzas de carácter teórico.

El Real Decreto 174/2021, de 23 de marzo, (BOE núm. 71, de 24 de marzo) por el que se establece el título de Técnico Superior en Formación para la movilidad segura y sostenible y se fijan los aspectos básicos del currículo, permite ejercer como profesor de formación vial mediante una enseñanza reglada. Las personas que obtienen este título podrán realizar su actividad en empresas dedicadas a la formación de conductores y conductoras para la obtención de los diferentes permisos de conducir y, en general, a la formación para la seguridad vial. También podrán ejercer funciones relacionadas con la educación vial, la seguridad vial laboral y la movilidad segura y sostenible en entidades públicas y privadas.

La STS 604/2018, de 20 de febrero, estimó en un recurso de casación, que un guardia civil, que había obtenido el título de profesor de formación vial y que no desempeñaba tareas relacionadas con la seguridad vial podía ejercer la actividad de profesor de escuelas particulares de conductores. Esa posibilidad había sido rechazada inicialmente por la Jefatura Provincial de Tráfico basándose en lo dispuesto en el art. 12 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores: "1. Mientras se encuentren en activo, el personal al servicio del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, **el personal de la Guardia Civil**, los miembros de las Policías Locales y el personal docente de las Escuelas Oficiales de Conductores, no podrán prestar servicio alguno en las Escuelas Particulares de Conductores o sus Secciones o Sucursales, ser titulares de las mismas, ni formar parte de la entidad o persona jurídica a cuyo nombre figure la autorización de apertura."

La sentencia firme nº 623 dictada por la Sección Sexta de la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid el 15 de julio de 2013 en el recurso n.º 539/2011 había anulado la resolución de la Subsecretaría del Ministerio del Interior de 10 de enero de 2011 reconoció el derecho que asistía al agente a compatibilizar sus funciones como miembro de la Guardia Civil y el ejercicio de la actividad particular de profesor de escuelas particulares de conductores sin menoscabo del estricto cumplimiento de sus deberes y del horario asignado a su puesto de trabajo y sin que pueda actuar en asuntos relacionados o que se refieran a las actividades que desarrolle el Cuerpo de la Guardia Civil.

<sup>269</sup> El TRLTSV sólo menciona la palabra "residentes" en el art. 68.2 y para referirse a "residentes en España". Ni en el RGCir ni en el RGCond (en éste aparece 20 veces la palabra "residencia" con este significado) ni en RGV (en éste aparece 9 veces la palabra "residencia" con ese mismo significado) figura el término y sin embargo muchas ordenanzas municipales se refieren a ellos, especialmente, al regular el estacionamiento, por lo que debiera definirse en la Ley o en sus reglamentos.

El art. 9.1) de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, considera, a efectos fiscales, como residente habitual en territorio español quien reúna una de estas condiciones:

"a) Que permanezca más de 183 días, durante el año natural, en territorio español. Para determinar este período de permanencia en territorio español se computarán las ausencias esporádicas, salvo que el contribuyente acredite su residencia fiscal en otro país. En el supuesto de países o territorios considerados como paraíso fiscal, la Administración tributaria podrá exigir que se pruebe la permanencia en éste durante 183 días en el año natural. Para determinar el período de permanencia al que se refiere el párrafo anterior, no se computarán las estancias temporales en España que sean consecuencia de las obligaciones contraídas en acuerdos de colaboración cultural o humanitaria, a título gratuito, con las Administraciones públicas españolas.

b) Que radique en España el núcleo principal o la base de sus actividades o intereses económicos, de forma directa o indirecta.

Se presumirá, salvo prueba en contrario, que el contribuyente tiene su residencia habitual en territorio español cuando, de acuerdo con los criterios anteriores, resida habitualmente en España el cónyuge no separado legalmente y los hijos menores de edad que dependan de aquél".

<sup>270</sup> Transporte en común.

<sup>271</sup> Tropas en formación.

<sup>272</sup> Usuario.

<sup>273</sup> Usuario de riesgo.

<sup>274</sup> Usuario especialmente vulnerable.

<sup>275</sup> Usuario vulnerable.

---

El art. 30 bis de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social establece:

"1. Son residentes los extranjeros que se encuentren en España y sean titulares de una autorización para residir". Por su parte la Directiva 2004/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa al derecho de los ciudadanos de la Unión y de los miembros de sus familias a circular y residir libremente en el territorio de los Estados miembros, señala en el punto 12 de su Preámbulo: "Para períodos de residencia superiores a tres meses, los Estados miembros deben poder requerir el registro del ciudadano de la Unión ante las autoridades competentes del lugar de residencia, acreditado por un certificado del registro a tal efecto".

<sup>270</sup> Son aquellos vehículos afectados a un transporte público o privado de personas, tanto de forma regular como ocasional, tanto a título oneroso como gratuito, aparte de los transportes urbanos.

<sup>271</sup> Significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón.

<sup>272</sup> Las personas asumen, cuando **son usuarios** de la vía pública, el triple rol de peatones, pasajeros o conductores y, en cada caso, deben hacer frente a complejas interacciones sociales que modulan su comportamiento. El libre tránsito es un derecho constitucional, pero como todo derecho individual, tiene restricciones derivadas del interés general, que regulan y limitan su ejercicio. Las personas tienen libertad para circular, pero no pueden hacerlo por donde quieran, sino por los lugares correspondientes, ni en lo que quieran, sino en vehículos que reúnan los requisitos exigidos, ni como quieren, pues existen reglas y normas que se deben observar, ni tampoco cuando quieran, ya que antes, en ciertos casos, debe poseer una serie de autorizaciones que lo habiliten.

Pareciera que además de las personas deberíamos incluir como usuarios a los animales que circulan acompañados, pero el TRLTSV parece descartarlo ya que por ej. el art. 10.2) exige al usuario la capacidad de raciocinio: "El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes."

El art. 3 TRLTSV deriva al lector al Anexo I para conocer los distintos tipos de usuarios

<sup>273</sup> Es aquel usuario multirreincidente al que las policías de tráfico hacen un seguimiento especial y a las que, en casos extremos se les puede decomisar el vehículo.

<sup>274</sup> El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial enumera los colectivos especialmente vulnerables: niños, ancianos y discapacitados.

<sup>275</sup> La única cita del TRLTSV y no de forma expresa, es cuando en el artículo 13 nombra una serie de usuarios que reúnen las características de vulnerables: "especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad". Sin embargo, sería muy conveniente que se incluyese en general a los peatones y a los conductores y pasajeros de vehículos de dos ruedas.

También podrían considerarse usuarios vulnerables aquellos que viajan de pasajeros con un conductor ebrio o drogado, siendo especialmente grave cuando se viaja en autobuses o autocares.

El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial considera que puede ser siempre considerada una imprudencia grave cuando se causen lesiones a esos colectivos por no prestarles una atención especial, aunque atendiendo a las circunstancias de cada caso.

En el RGCir no está presente este término y en el RGCond figura al referirse a las pruebas de aptitud en las vías abiertas al tráfico (art. 49.4) y sobre todo en el Anexo V.B) dedicado a las pruebas a realizar según la clase de permiso o licencia de conducción solicitados, donde detalla con precisión a quienes se considera usuarios vulnerables: "los peatones (especialmente los niños, las personas de edad avanzada o discapacitadas, las personas ciegas o sordas), los ciclistas, los conductores de ciclomotores, de motocicletas, de vehículos para personas de movilidad reducida y otros".

<sup>276</sup> Viajero.

## B) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LOS VEHÍCULOS

<sup>277</sup> Amarillo auto (color).

<sup>278</sup> Amarillo selectivo (color).

<sup>279</sup> Ambulancia.

<sup>280</sup> Ambulancia veterinaria.

---

El Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (BOE núm. 90, de 14 de abril) define a los “usuarios vulnerables de la red viaria” como los “usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas”.

La DGT considera a los motoristas como vulnerables, al menos en su muro de Facebook, tal como aparece publicado el 17.06.2019 lo que contradice lo dispuesto en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que los excluye.

La Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de fecha 13.12.2018, dirigida a las policías locales indica acerca de los VMP que “puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo un colectivo vulnerable”.

La Directiva 2008/96/CE define en su artículo 2: «10. "usuario vulnerable de la vía pública": los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, **así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas**».

La OMS (Organización Mundial de la Salud) utiliza el término “Usuario Vulnerable de la Vía Pública” (UVVP).

En algunos lugares como en el Estado de Minnesota se han aprobado leyes específicas de protección de los usuarios vulnerables buscando dos objetivos: que este tipo de usuarios sea más visible y que aumente la concienciación de su presencia en la vía por parte de los conductores.

<sup>276</sup> Viajero tampoco está definido, aunque se menciona 4 veces en el TRLTSV. Otra vez el DLE ayuda poco ya que se limita a decir que viajero significa “que viaja”. En el RGCir es citado varias veces y diferencia a los conductores de los viajeros, por ejemplo, en los art. 11 y 118.1), aunque en el art. 9.1) considera al conductor como un viajero más.

<sup>277</sup> Color ámbar o anaranjado.

<sup>278</sup> El amarillo selectivo se forma suprimiendo la parte de longitud de onda más corta de la luz proyectada, es decir, el azul y un poco de verde. Esas ondas, al ser difíciles de procesar por el sistema visual, provocan reflejos sobre la lluvia, niebla, nieve y problemas con los destellos.

<sup>279</sup> Véase el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

Su artículo 2 clasifica el tipo de ambulancias:

**1. Ambulancias no asistenciales**, que no están acondicionadas para la asistencia sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:

1.1 Ambulancias de clase A1, o convencionales, destinadas al transporte de pacientes en camilla.

1.2 Ambulancias de clase A2, o de transporte colectivo, acondicionadas para el transporte conjunto de enfermos cuyo traslado no revista carácter de urgencia, ni estén aquejados de enfermedades infecto-contagiosas.

**2. Ambulancias asistenciales**, acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta. Esta categoría de ambulancias comprende las dos siguientes clases:

2.1 Ambulancias de clase B, destinadas a proporcionar soporte vital básico y atención sanitaria inicial.

2.2 Ambulancias de clase C, destinadas a proporcionar soporte vital avanzado.

Exige en su art 3 que lleven neumáticos de invierno, o en su defecto cadenas para hielo y nieve, al menos para el periodo comprendido entre noviembre y marzo, ambos incluidos y de no cumplir esta obligación, en caso de accidente, si se demostrase la relación causa-efecto podría tener consecuencias negativas para el titular de la ambulancia.

<sup>280</sup> En algunos países, como es el caso de Argentina, también existen ambulancias veterinarias e incluso quirófanos móviles veterinarios que tienen la consideración de vehículos prioritarios.

<sup>281</sup> *Apero agrícola.*

<sup>282</sup> *ATV (All terrain vehicle o Cuatrimoto).*

<sup>283</sup> *Autobús con camas.*

<sup>284</sup> *Autobús de gran capacidad.*

<sup>285</sup> *Autobús de pequeña capacidad.*

<sup>286</sup> *Autobús escolar.*

<sup>287</sup> *Autobús-ferrocarril.*

---

<sup>281</sup> *Para conocer lo que es, debemos acudir a la definición 31 del Anexo I del TRLTSV donde indica que “es un útil o instrumento agrícola, sin motor, concebido y construido para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa.*

<sup>282</sup> *Aunque “parecen” quads, están más enfocados al trabajo o a labores agrícolas. Comparten características con las motos como su ligereza, agilidad, posición de conducción, y sin embargo su estilo de conducción es más parecido al de un coche.*

<sup>283</sup> *En España y en la Unión Europea no existen en la actualidad servicios regulares con autobuses que lleven camas. El último dejó de funcionar entre Londres y Edimburgo el 21.05.2017. El motivo son razones de seguridad. Pero existen buses con camas en servicios a la demanda, aunque no se permite dormir en las camas durante el viaje.*

<sup>284</sup> *La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como “Autobús de gran capacidad: Automóvil rígido concebido y construido para el transporte de personas con capacidad igual o superior a 18 plazas, incluido el conductor”.*

<sup>285</sup> *La Orden anterior lo definía como “Automóvil concebido y construido para el transporte de personas con capacidad comprendida entre 10 y 17 plazas (ambas inclusive), incluido el conductor”.*

<sup>286</sup> *Los servicios de transporte escolar desplazan al día a casi medio millón de alumnos a los centros educativos. En todo el territorio nacional unos 17.000 autobuses llevan a cabo algún tipo de servicio de transporte escolar, lo que supone casi un 40% de toda la flota a nivel privado. Tienen que llevar la señal V-10 que tiene que ir colocada dentro del autobús, tanto en la zona frontal como en la posterior, de manera que siempre esté visible desde el exterior del autobús. Las señales deben estar siempre colocadas durante el trayecto/servicio escolar.*

*Los autobuses destinados al transporte de pasajeros están obligados a llevar cinturones de seguridad si han sido homologados con posterioridad al 20 de octubre de 2006 o matriculados con posterioridad al 20 de octubre de 2007.*

*Tal y como recoge el artículo 117 del Real Decreto 965/2006, que modifica el RGCir, todos los pasajeros mayores de 3 años de edad deben hacer uso del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados, tanto en circulación por vía urbana como interurbana, siempre que el vehículo disponga de ellos.*

*En este sentido, en aquellos asientos frente a pozos de escalera, así como los que no estén protegidos por el respaldo de otro asiento anterior, podrán sentarse menores siempre que haya un elemento de seguridad fijo (la barrera que se suele encontrar en la zona de las escaleras). Está recogido en el Real Decreto 443/2001.*

*En los asientos enfrentados a pasillos, si estos asientos no cuentan con cinturón de seguridad, no podrán ser ocupados por menores de 16 años. Sí podrán ser utilizados por niños si el cinturón es de dos puntos (para mayores de 3 años y que mida más de 135 cm de altura). Si es de 3 puntos, será necesario utilizar un elevador siempre que el niño no alcance los 135 cm. Si no se utiliza este elemento el menor no podrá utilizar este asiento (Real Decreto 965/2006, Artículo 9).*

*En el resto de asientos, deberán hacer uso del cinturón de seguridad en aquellos asientos que lo lleven instalado. Orden 445/2006 del Ministerio de Industria.*

<sup>287</sup> *El autobús-ferrocarril puede funcionar tanto sobre el asfalto como sobre raíles. Son vehículos de tamaño pequeño, con una capacidad que no supera los veinticinco viajeros, pero sus ventajas para el operador de ferrocarril son muy notables. La principal de ellas es la flexibilidad del servicio.*

<sup>288</sup> *Autobús lanzadera.*

<sup>289</sup> *Autobús mixto.*

<sup>290</sup> *Autocaravana.*

<sup>291</sup> *Autocaravana camper.*

---

Se han diseñado para circular por zonas alejadas, con poco tráfico de viajeros. En lugar de desatender al público en estas zonas poco frecuentadas, y poner un tren al día, estos autobuses sobre raíles lo sustituyen con una frecuencia mayor. Así, se ofrece un mejor servicio y se evita movilizar un tren, con el coste que ello supone. Podría parecer ineficiente usar estos autobuses, pero lo cierto es que tienen un consumo de combustible casi ridículo. Consumen una cuarta parte de lo que un microbús de esas características consumiría en ciclo mixto, es decir, menos de diez litros a los cien kilómetros. No deja de ser lógico, puesto que la fricción de las ruedas metálicas con las vías es muy baja y las líneas de tren apenas tienen desniveles, lo que resulta beneficioso para un bajo consumo de gasóleo. También el desgaste de los neumáticos es mucho menor que en un autobús normal. Para que el microbús pueda montarse en las vías, utiliza unos accesos especiales en ciertas estaciones. Una vez alineado con los carriles, dos ejes dignos de una locomotora salen de debajo de su carrocería y separan los neumáticos del suelo, impulsados por actuadores hidráulicos. Así, el DMV (Dual-Mode Vehicle) una vez apoyado sobre los carriles puede emprender su marcha.

Fuente: <https://mainichi.jp/english/articles/20201216/p2a/00m/0na/011000c>

<sup>288</sup> Es el servicio de transporte en autobús de un punto a otro en sucesión permanente sin paradas intermedias.

<sup>289</sup> La Orden de 16 de julio de 1984 por la que se aprueba la clasificación de vehículos y sus definiciones a efectos estadísticos, así como las normas sobre la fijación de las claves numéricas (BOE núm. 174, de 21 de julio) lo definía como: "El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente".

<sup>290</sup> Según el DLE, es un vehículo con motor propio, acondicionado para hacer vida en él. En la Real Orden de 25 de octubre de 1929 se denominaban "coches-vivienda" o "roulottes". En Hispanoamérica se denomina "casa rodante".

La definición figura en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Reglamento General de Vehículos y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar utilizando las camas o literas y tampoco viajar sentado dentro de la caravana. Instrucción de la DGT 08/V-74 de 28.01.2008

Si no superan los 3.500 kg de MMA pueden circular, según el art. 48 RGCir, a la misma velocidad que los turismos y motocicletas, es decir, a 120 km/h por autopistas y autovías y a 90 km/h, por carreteras convencionales. Si supera esa masa tiene que circular a 90 km/h en autopistas y autovías y a 80 km/h en carreteras convencionales, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, de reforma del RGCir (BOE núm. 314, de 29 de diciembre). Instrucción 08/V-74 de 2008 "las autocaravanas pueden, por tanto, efectuar las maniobras de parada y estacionamiento en las mismas condiciones y con las mismas limitaciones que cualquier otro vehículo" (no confundir autocaravana con caravana)

La Instrucción 08/V-74 de la DGT rectificó la prohibición indiscriminada por parte de algunos ayuntamientos que en aplicación del artículo 93.1 del RGCir procedían a una interpretación "sui generis". En ese art se dispone: "el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por Ordenanza Municipal" de tal forma que esos consistorios municipales vieron barra libre para discriminar estos vehículos de manera arbitraria, vulnerando lo establecido en el art. 93.2 RGCirc "en ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento".

Recordemos que los ayuntamientos disponen de instrumentos legales para sancionar los posibles comportamientos incívicos de algunos usuarios tales como ruidos nocturnos, vertido de basura o de aguas usadas a la vía pública, monopolización del espacio público mediante la colocación de estructuras y enseres u otras situaciones de abuso, que deben ser utilizados de forma no discriminatoria contra todos los infractores.

Por ello, mientras un vehículo está correctamente estacionado, sin sobrepasar las marcas viales de delimitación de la zona de estacionamiento, ni la limitación temporal del mismo, si la hubiere, no es relevante el hecho de que sus ocupantes se encuentren en el interior del mismo y la autocaravana no es una excepción, bastando con que la actividad que pueda desarrollarse en su interior no trascienda al exterior mediante el despliegue de elementos que desborden el perímetro del vehículo. La normativa sólo permite a los ayuntamientos regular el estacionamiento atendiendo a cuestiones de ordenamiento y movilidad, no a cualquier otro tipo de intereses.

<sup>291</sup> Es la más aerodinámica. El habitáculo incluye una cabina más espaciosa. Ideal para 2-4 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)

<sup>292</sup> *Autocaravana capuchina.*

<sup>293</sup> *Autocaravana integral.*

<sup>294</sup> *Autocaravana perfilada.*

<sup>295</sup> *Automóvil de 3 ruedas.*

<sup>296</sup> *Automóvil ligero.*

<sup>297</sup> *Auto-taxi*

<sup>298</sup> *Auto-turismo y (taxis) especiales de abono*

<sup>299</sup> *Berlina.*

<sup>300</sup> *Bici.*

---

<sup>292</sup> *Es el tipo más conocido. La situación del dormitorio sobre la cabina de conducción permite tener una cama fija, amplia y cómoda. Ideal para viajar hasta 7 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

<sup>293</sup> *Son furgonetas de transporte de serie con la cabina de carga completa y el interior acondicionado como autocaravana. Idónea para 2 personas. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

<sup>294</sup> *Son parecidas a las capuchinas, aunque sobre la cabina hay un armario en lugar de un dormitorio. Su perfil es más aerodinámico y su altura inferior, lo que hace la conducción más manejable. Recomendada para 2-4 personas que realicen desplazamientos largos y continuados. (La movilidad en autocaravana. Folleto informativo DGT.)*

<sup>295</sup> *El Anexo II.B) del RGV define los vehículos de tres ruedas y los cuatriciclos.*

<sup>296</sup> *El Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros, no se ocupa de la MMA y se limita a señalar que los auto-taxis y auto-turismos no podrán exceder de 7 plazas incluida la del conductor, aunque excepcionalmente podrán autorizarse hasta nueve plazas para servicios en alta montaña, etc.*

<sup>297</sup> *El Real Decreto 763/1979, define a los auto-taxis, a los que clasifica de clase A), como "Vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definida en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana o, en su caso, en el área unificada de servicio, si fuere más amplia que el suelo referido, previa delimitación con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres."*

*La Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, se ocupa del control de los aparatos taxímetros.*

<sup>298</sup> *El Real Decreto 763/1979, define a los auto-turismos, a los que clasifica de clase B), como "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos, sin contador taxímetro".*

*Ese mismo Real Decreto encuadra a los "Especiales o de Abono" dentro de la Clase C y los definía como: "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación o finalidad, ya porque los conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.)".*

*Curiosamente en el BOE se puede observar que este Real Decreto no está derogado, aunque posteriormente numerosas normas han afectado a este tipo de licencias.*

<sup>299</sup> *Tipo de turismo con carrocería cerrada con tres volúmenes. Cuenta con cuatro o más plazas y dos (no confundir con cupé) o más puertas, así como con techo fijo hasta la luneta trasera, que está incluida en el portón trasero. El maletero está separado del habitáculo. El término tiene su origen en un tipo de carroza de 4 ruedas, con 4 asientos colocados en dos filas, techo rígido y cristales en las ventanas construida en 1660 en Berlín por F. Chiesa, maestresala general a las órdenes del elector de Brandeburgo y duque de Prusia Federico Guillermo. El DLE lo define como "coche de cuatro puertas".*

<sup>300</sup> *En la normativa de tráfico se reserva este nombre en exclusiva para añadirlo a diferentes vías ciclistas: "carril-bici", "carril-bici protegido", "acera-bici" y "pista-bici".*

<sup>301</sup> *Bicicletas eléctricas de carga (Powered Cycles).*

<sup>302</sup> *Bicicleta E-Bike / Bicicleta eléctrica.*

<sup>303</sup> *Bicicleta EPAC (Electric Power Assisted Cycle) o Pedelec (Pedal Electric Cycle).*

<sup>304</sup> *Bicicleta de carretera.*

<sup>305</sup> *Bicicleta enduro.*

<sup>306</sup> *Bicicleta fixie o de piñón fijo.*

<sup>307</sup> *Bicicleta gravel (grava) o de aventura.*

---

<sup>301</sup> *Bicicleta que utiliza un motor, con potencia nominal continua máxima inferior o igual a 1.000W, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos:*

- El conductor deja de pedalear.*
- La velocidad supera los 25 km/h*

<sup>302</sup> *Cualquier bicicleta con motor eléctrico que no cumpla alguno de los requisitos de las bicicletas de pedaleo asistido entra dentro de la categoría de ebike (nombre comercial de los ciclos de motor) y, por tanto, es considerada legalmente como un ciclo de motor, es decir, cuando tiene más de 250 W y hasta 1000 W. No se debe confundir con la denominada comercialmente “Speed E-bike”.*

<sup>303</sup> *Las bicicletas de pedaleo asistido se definen en el Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las homologación y requisitos técnicos de los vehículos de la categoría L, como: bicicletas de pedales con pedaleo asistido equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.*

*Sin embargo, el Reglamento deja claro que no entran dentro de la categoría L y que por eso no se aplica a estas bicicletas. Por eso, no necesitan homologación ni matriculación, aunque existen EPAC con un acelerador capaz de propulsar a la bicicleta a más de 5 km/h sin la asistencia del ciclista o que se activa de forma independiente al pedaleo a más de esa velocidad y en ese caso también tienen que estar homologadas y matriculadas. Hay algunas Mountain Bike de pedaleo asistido que tienen una función de asistencia al caminar –sobre todo para subir por grandes pendientes- que no pierden su distinción como EPAC al no superar esos 5 km/h.*

<sup>304</sup> *En estas bicicletas, el ciclista puede adoptar una postura aerodinámica que favorece la rapidez del desplazamiento y la transmisión de potencia a los pedales. Los neumáticos estrechos de alto rendimiento son de grandes pulgadas, algo que también favorece la velocidad de desplazamiento. El manillar es uno de los aspectos más particulares de esta tipología de bicicleta. Es bajo, para que el ciclista pueda erguirse, y adopta distintas formas según el tipo de competición en el que se encuentre el ciclista. El más típico es aquel con forma de curva. El material del cuadro es de aluminio o carbono. En la transmisión se pueden encontrar grupos que combinan 2 platos delanteros con 11 velocidades traseras. Muchas veces los cuadros de estas bicicletas cuentan con la homologación UCI que te permite participar en todo tipo de competiciones.*

<sup>305</sup> *Tienen doble suspensión con un recorrido de hasta 180 mm. El tipo de ruedas permite saltar numerosos obstáculos. Además, el grosor de dichos neumáticos, provoca que sus frenos de disco sean más grandes de lo habitual.*

<sup>306</sup> *Es una bicicleta reducida a su mínima expresión. Por lo tanto, se prescinde de elementos que no son imprescindibles para circular correctamente en bici, como por ejemplos los frenos y los cambios, y todo el cableado que va asociados a ellos. Así que el sistema de frenado de las fixies es completamente diferente al de las bicicletas tradicionales. Es una bicicleta monomarcha, que no tiene piñón libre, lo que significa que no tiene punto muerto; es decir, los pedales están siempre en movimiento cuando la bicicleta está en marcha. Esto significa que no se puede dejar de pedalear, ya que, mientras la rueda trasera gire, la cadena y los pedales girarán siempre solidariamente. Por este motivo, se puede frenar haciendo una fuerza inversa al sentido de la marcha, y también ir marcha atrás. La fixie no incorpora freno, sino que para bajar la velocidad hay que dar pedales a menor velocidad; y para frenar completamente hay que bloquear el movimiento de los pedales de tal manera que la bicicleta derrapa.*

<sup>307</sup> *Es básicamente una bicicleta de ruta diseñada para hacer frente a una amplia variedad de superficies, llevar equipo adicional y resulta apropiada para la conducción durante todo el día por carreteras de superficie sinuosa.*

<sup>308</sup> *Bicicleta de montaña.*

<sup>309</sup> *Bicicleta de paseo, urbana o recreativa.*

<sup>310</sup> *Bicicleta Speed E.bike.*

<sup>311</sup> *Bocina.*

<sup>312</sup> *Boje o Bogie.*

<sup>313</sup> *Buggy.*

<sup>314</sup> *Buggy “side by side”.*

<sup>315</sup> *Buscahuella.*

<sup>316</sup> *Caja móvil.*

<sup>317</sup> *Caja negra.*

---

*Están hechas para ser más duraderas y robustas que una bicicleta de ruta estándar, además de tener un mayor rango de cambios y espacio para neumáticos mucho más anchos.*

<sup>308</sup> *Permite recorrer los terrenos irregulares y rocosos de montaña.*

<sup>309</sup> *El ciclista viaja en una posición relajada y estable, los sillines son mullidos, pero eso no le impide contar con un amplio rango de velocidades.*

<sup>310</sup> *Con ese nombre se denominan los ciclomotores eléctricos. Tiene apariencia de bicicleta y utiliza un motor con potencia nominal continua máxima inferior o igual a 4.000 W y alcanza 45 km/h.*

*Estas Speed E-Bikes se rigen por las mismas normas que un ciclomotor. Pueden contar con acelerador y es obligatorio el uso de casco, deben estar matriculadas y aseguradas, y deben circular por la calzada junto con el resto de vehículos de motor. También necesitan, al menos, el permiso AM para conducirlos.*

<sup>311</sup> *No figura el término ni en la Ley, ni en el RGCir, ni en el RGV. El DLE da una definición bastante limitada ya que dice que es: “En un automóvil y otros vehículos, dispositivo mecánico o electrónico que emite señales acústicas”. El Reglamento de circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918 indicaba que: “Cada vehículo debe llevar una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente, pero que en tiempo ordinario pueda oírse a distancia de 300 metros para las motocicletas y un kilómetro para los de las restantes categorías”, lo que evidentemente aclaraba mucho más que la normativa actual.*

<sup>312</sup> *Es un bastidor en el que van montados sendos ejes próximos, paralelos y solidarios entre sí. El bastidor del bogie constituye su estructura portante y es la que transmite las cargas y esfuerzos a los ejes. Diseñados inicialmente para los trenes ahora se utilizan mucho en camiones y remolques.*

<sup>313</sup> *Un buggy, bugui o arenero es un vehículo diseñado para andar en la arena. Suele tener un chasis ligero, una carrocería sin techo rígido y ruedas grandes.*

<sup>314</sup> *El Reglamento (UE) 168/2013 los clasifica como vehículos L7e-B2 y señala que tienen los asientos yuxtapuestos (side-by-side).*

<sup>315</sup> *Dispositivo de iluminación delantera de gran potencia, que se utiliza exclusivamente fuera de poblado. Es muy frecuente verlo en muchos países, en vehículos todoterreno.*

<sup>316</sup> *La caja móvil es una unidad de carga concebida para el transporte combinado terrestre-ferrocarril para el acarreo de mercancías. Tiene aspecto de contenedor, pero a diferencia de éste no necesita tener una resistencia vertical, ya que las cajas móviles no suelen ser apilables entre ellas; no es utilizada en el transporte marítimo.*

<sup>317</sup> *Es un término popular para designar un registrador de ciertos parámetros del comportamiento del vehículo mientras circula: velocidad, aceleración, deceleración, dirección, frenos, intermitentes y uso de las luces. En caso de accidente memoriza lo sucedido unos pocos segundos antes y después. El Parlamento Europeo ha solicitado su instalación en todos los nuevos vehículos que se vendan en la UE dentro del programa europeo de seguridad vial 2011-2020. La instalación de estos dispositivos ya está generalizada en Estados Unidos.*

- <sup>318</sup> *Calesa.*
- <sup>319</sup> *Camión antidisturbios.*
- <sup>320</sup> *Camión con plataforma abierta.*
- <sup>321</sup> *Camión de lona o tauliner.*
- <sup>322</sup> *Camión o furgón de comidas, gastroneta o “food truck”.*
- <sup>323</sup> *Caravana.*
- <sup>324</sup> *Carenado.*
- <sup>325</sup> *Carga útil.*
- <sup>326</sup> *Carretón.*
- <sup>327</sup> *Carro y carro de mano.*
- <sup>328</sup> *Carroceta.*

---

<sup>318</sup> *El DLE la define como "Carruaje de cuatro y, más comúnmente, de dos ruedas, con la caja abierta por delante, dos o cuatro asientos y capota de vaqueta".*

*Es una variante del coche de caballos que se utiliza en muchas ciudades para recreo de sus habitantes o para visitas turísticas. Son muy populares en Andalucía.*

<sup>319</sup> *También conocido como camión lanzachorros, y en España, en algunos lugares, conocido popularmente como camión-botijo. Además de agua, los cañones de agua también pueden lanzar otras sustancias, como tinta para poder identificar a los participantes en manifestaciones, espuma o sustancias irritantes.*

<sup>320</sup> *Llevar su carga o mercancía total o parcialmente descubierta. Este tipo de camiones son empleados para el transporte de materiales de construcción.*

<sup>321</sup> *Este tipo de camiones tienen sus laterales y su techo cubierto por lonas, que pueden ponerse o quitarse a conveniencia, favoreciendo así la fácil carga y descarga de mercancía.*

<sup>322</sup> *Camión o furgón donde se prepara y vende comida. En España ya eran populares las furgonetas que vendían helados o churros, pero ahora se están popularizando este tipo de vehículos para vender todo tipo de comida y sería necesario regularlos. Existen también remolques para este fin.*

<sup>323</sup> *Definición que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y que está incluida en otro apartado de definiciones de este trabajo. No se permite ir sin cinturón de seguridad lo que implica que no se puede viajar utilizando las camas o literas. Tampoco se permite circular sentado dentro de la caravana.*

*El RGCir en la señal S-113 utiliza el término “Remolque-vivienda”.*

<sup>324</sup> *Es el revestimiento externo que se adapta al chasis (especialmente de motocicletas) con fines principalmente aerodinámicos, aunque también estéticos y por mantenimiento, es decir, para mantener protegidos de los fenómenos meteorológicos tanto el motor como otros equipamientos y dispositivos internos, y de este modo conservarlos de una degradación más severa.*

<sup>325</sup> *No figura en este Anexo. Hay que restar a la MMA la TARA, es decir, el peso máximo que puede llegar a alcanzar el vehículo menos la tara del mismo, para saber cuántos kg podrían realmente cargarse.*

<sup>326</sup> *Para el Código de la Circulación de 1934, era sinónimo de carro y a ambos los definía como: “Todos los vehículos provistos de ruedas y destinados al transporte de cosas, arrastrados por animales o personas”.*

<sup>327</sup> *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), lo definía como: “el vehículo destinado al transporte de cosas o mercancías, arrastrado por personas o animales”.*

<sup>328</sup> *Carroceta es la denominación que se da a un pequeño camión todo terreno muy usado en toda la cornisa cantábrica sobre todo para trabajos madereros y mineros, y en otras partes de España para extinción de incendios, recogida de R.S.U. y tendidos eléctricos.*

<sup>329</sup> Carruaje.

<sup>330</sup> Ciclo de motor.

<sup>331</sup> Ciclomotor.

<sup>332</sup> Ciclomotor eléctrico o E-Roller.

<sup>333</sup> Coche.

---

<sup>329</sup> El DEL lo define como "Vehículo formado por una armazón de madera o hierro montada sobre ruedas". Era un término muy usado todavía en el Código de la Circulación de 1934. Todavía algunas ordenanzas municipales tienen querencia por este término y así el ayuntamiento de La Laguna la licencia de un vado en un edificio la define como licencia de entrada de carruajes.

<sup>330</sup> Definido conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A:

Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo. La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo  $\leq 25$  km/h y potencia nominal o neta continua máxima (1)  $\leq 1\ 000$  W.

Los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales 9 a 11 se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

A esa definición se remite el RGV en su Anexo II. A tras la reforma operada por el RD 970/2020, pasando a tener la consideración de vehículo a motor.

Desde que la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción se integró en el RGCond mediante la Disp. Final Quinta, se requiere permiso de conducción de la Categoría AM para todo vehículo de motor que supere los 25 Km/h.

El art. 4.2) de dicha directiva establece que para conducir los vehículos de motor clasificados en el art.2 del Reglamento UE 168/2013, deben obtener el correspondiente permiso de conducción. En ese mismo artículo se indica que hay que poseer al menos el permiso de la categoría AM el para conducir ciclos de motor:

Directiva 2006/126/CE. Art.4.2 (Categoría de permiso AM):

— Vehículo de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima no sea superior a 45 km/h, tal como se definen en el artículo 1, apartado 2, letra a), de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo [recordemos que actualmente los vehículos de la Categoría L se rigen por el Reglamento UE 168/2013] (a excepción de aquellos cuya velocidad máxima sea inferior o igual a los 25 km/h) y los cuadríciclos ligeros definidos en el artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 2002/24/CE.

La edad mínima para la categoría AM es de 16 años, pero el apartado 6.a) del art. 4 de la Directiva 2006/126 CE permite que la edad pueda ser modificada desde un mínimo de 14 años hasta un máximo de 18.

Todavía no existe una señal de tráfico específica sobre ciclos de motor.

<sup>331</sup> La definición la encontramos en el núm. 9 del Anexo I del TRLTSV. Debemos tener en cuenta que ha quedado anticuada ya que el Reglamento UE 168/2013, de aplicación obligatoria en España desde el 01.01.2016, los considera vehículos de motor. Esa aplicación obligatoria del Reglamento UE figura en el párrafo 10 del Preámbulo del RD 970/2020 mediante el que se reformó el RGV. Lamentablemente después de reconocer la vigencia del Reglamento UE sigue insistiendo en el apartado A del Anexo II consagrado a las definiciones, en que un ciclomotor sigue sin tener la consideración de un vehículo de motor.

<sup>332</sup> Un ciclomotor con motor eléctrico.

<sup>333</sup> En Iberoamérica se prefiere la palabra "auto" o "carro" dependiendo de los países. Es llamativo que el término "coche", el más popular para designar en España a un vehículo de uso particular sólo figura en el TRLTSV, al definir lo que es un peatón, para referirse a "coche de niño o de una persona con discapacidad".

La Real Orden de 24 de mayo de 1907 (Gaceta de Madrid, núm. 160, de 9 de junio de 1907) denominaba al permiso de circulación de la época como "certificado de reconocimiento de coches".

El Código de la Circulación de 1934 establecía en su artículo 4, que quedaba reservada, en exclusiva, la palabra "coche" para los carruajes de tracción animal, de dos o más ruedas, destinados al transporte de personas, con capacidad no superior a nueve, incluido el conductor, aunque luego al referirse, en el artículo 141, a la "conservación de coches" sólo incluye a los tranvías, autobuses y trolebuses.

El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre), incluyó el término "coche" en su apartado de definiciones:

<sup>334</sup> *Coche de caballos.*

<sup>335</sup> *Coche de línea.*

<sup>336</sup> *Coche de punto (o al punto), coche de plaza o coche simón.*

<sup>337</sup> *Coche escoba.*

<sup>338</sup> *Coche patrulla.*

<sup>339</sup> *Combi.*

<sup>340</sup> *Carburante.*

<sup>341</sup> *Compacto.*

---

*“Es el vehículo destinado al transporte de personas” pero eso no le impide seguidamente definir “automóvil de turismo” o “turismo” como el “coche automóvil con capacidad hasta nueve personas incluido el conductor”. El RGCir que desarrolla el TRLTSV, mantiene la palabra “coche” aunque de forma muy marginal para referirse a los vehículos de apertura y cierre de una prueba ciclista o deportiva o a los conductores que siguen a los “coches” de los participantes y por ello debiera definirse.*

<sup>334</sup> *Carruaje tirado por caballos, en el que se pueden transportar pasajeros, utilizado principalmente con fines turísticos.*

<sup>335</sup> *El DLE lo define como: “Autobús que hace el servicio regular de viajeros entre poblaciones”.*

<sup>336</sup> *Estos términos siguen figurando en el DLE. Se denominaban así porque sus servicios eran contratados en el lugar donde se encontraban situados los vehículos, que era el punto fijo de parada para establecer el precio de los desplazamientos contratados. Esos puntos estaban situados en plazas o calles ya conocidas por todos los habitantes. Su matrícula estaba regulada en el art. 180 del Código de la Circulación de 1934. Decayeron rápidamente con la aparición del automóvil pasando, en Madrid, de 2500 en 1900 a 76 en 1932. Tras la guerra civil tuvieron cierto auge al escasear tanto los automóviles como los combustibles.*

<sup>337</sup> *Vehículo que se dedica a recoger a deportistas que abandonan una competición, a peregrinos cansados o que dejan en el vehículo sus mochilas, a alumnos de autoescuela que se van a examinar o que ya se han examinado, etc.*

<sup>338</sup> *El DLE lo define como: “Coche que utiliza la policía en sus labores de vigilancia y prevención de los delitos”. En Iberoamérica se utiliza más el término “patrullero”.*

<sup>339</sup> *La palabra “combi”, ha sido reconocida y oficializada por la Real Academia Española con su aparición en la vigesimotercera edición del Diccionario de la Lengua Española (DLE). El significado que se le da a la palabra es el siguiente: “1. Dicho de una furgoneta o furgón: Que tiene un volumen interno dividido en espacio con asientos y espacio para carga”.*

*En algunos países iberoamericanos existe la denominación de “camioneta para pasajeros”.*

<sup>340</sup> *El apartado segundo del artículo 49 de la LIE (Ley 38/1992 de Impuestos Especiales) define el uso como carburante como “aquel que consista en la utilización de un producto con fines de combustión en cualquier tipo de motor”*

*La nueva normativa europea sobre el etiquetado de carburantes y vehículos entró en vigor el 12 de octubre de 2018. Se trata de la aplicación de la Directiva 2014/94/UE que pretende mejorar la información disponible para los consumidores ante la proliferación de combustibles para sus automóviles. Nuevos pictogramas y diferentes denominaciones con los que los conductores deberán familiarizarse en las gasolineras, aunque durante un periodo no definido de transición convivirán con los actuales. La normativa define 13 diferentes etiquetas para los combustibles, tanto los derivados del petróleo (gasolina, gasóleo y gas licuado del petróleo) como los biocombustibles, el gas natural comprimido, el hidrógeno y sus mezclas. Para aclarar cuál de ellos utiliza cada vehículo, todos los coches nuevos comercializados a partir de la fecha de entrada en vigor de la directiva deberán llevar la etiqueta correspondiente en el tapón de llenado o en la tapa del depósito, además de figurar en la información relacionada: manuales de usuarios, en papel o electrónicos, y los servicios digitales del vehículo.*

<sup>341</sup> *Suele considerarse como un “compacto” el turismo de 3 o 5 puertas cuya longitud es igual o superior a 4.10 metros, batalla igual o superior a 2.50 metros y maletero con capacidad igual o superior a 280 litros.*

- <sup>342</sup> *Conjunto articulado.*
- <sup>343</sup> *Contenedor.*
- <sup>344</sup> *Control de crucero.*
- <sup>345</sup> *Cuello de cisne.*
- <sup>346</sup> *Cupé o coupé.*
- <sup>347</sup> *Descapotable, cabrio o cabriolet.*
- <sup>348</sup> *Diligencia.*
- <sup>349</sup> *Dispositivo antiempotramiento.*
- <sup>350</sup> *Dispositivo de protección lateral.*
- <sup>351</sup> *Euro Modular System (E.M.S.).*

---

<sup>342</sup> Término que aparece en el art. 6.f) de la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, por la que se regula el documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera. Se refiere tanto a un vehículo articulado como a un tren de carretera.

<sup>343</sup> Un **contenedor** es un recipiente de carga estandarizado para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las mercancías de la climatología y que están fabricadas de acuerdo con la normativa ISO (International Organization for Standardization), en concreto, ISO-668, por ese motivo, también se conocen con el nombre de **contenedores ISO**.

<sup>344</sup> En este, se selecciona una velocidad y, mediante la gestión del motor, el propio vehículo se encarga de aplicar la potencia y la velocidad sin que el conductor pise ningún pedal del vehículo.

El **Control de velocidad de Crucero Adaptativo**, es algo más sofisticado, dado que autónomamente se adapta a la velocidad del vehículo que nos precede.

<sup>345</sup> Semirremolque que adopta esa forma y que tiene la cama del chasis muy baja y que es útil para transportar maquinaria o contenedores.

<sup>346</sup> Es un tipo de carrocería de automóvil de aspecto deportivo con dos puertas laterales, con buen coeficiente aerodinámico y potentes motorizaciones.

<sup>347</sup> Son vehículos en los que se ha sustituido el techo por una capota que puede ser rígida (sujetada con tornillo a la carrocería) o de tela flexible que se puede plegar manual o automáticamente.

<sup>348</sup> La diligencia era un carruaje, de cuatro ruedas, que hacía un servicio regular entre dos poblaciones extremas de su ruta con itinerario fijo, transportando viajeros y correo.

<sup>349</sup> Puede ser anterior o posterior.

El Anexo IV del Reglamento General de Vehículos establece que todo vehículo debe estar construido y/o equipado de manera que ofrezca en todo su ancho una protección eficaz contra el empotramiento de los vehículos de las categorías M1 y N1 que choquen en su parte trasera.

El RD 2028/1986 se ocupa de los sistemas antiempotramiento frontales.

<sup>350</sup> También se conocen como LPD (LPD (siglas del inglés: Lateral Protection Device). El RGV dispone en su art. 11.17) que "Los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un dispositivo de protección lateral, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I"

El Reglamento (CE) núm. 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados, dispone: "Los vehículos de las categorías N 2 , N 3 , O 3 y O 4 se fabricarán de forma que se garantice que, en caso de colisión lateral con un usuario de la carretera no protegido, se minimice el riesgo de lesión por empotramiento para dicho usuario".

<sup>351</sup> El Sistema Modular Europeo fue introducido por la directiva 96/53 EC y está pensado para permitir combinaciones de unidades de carga existentes (módulos) en combinaciones más largas y algunas veces más pesadas para ser utilizadas en algunos tramos de la red de carreteras.

<sup>352</sup> *Especiales o de abono.*

<sup>353</sup> *Estructura de autoprotección.*

<sup>354</sup> *Euroviñeta.*

<sup>355</sup> *Familiar.*

<sup>356</sup> *Furgoneta antidisturbios.*

<sup>357</sup> *Furgoneta camper.*

<sup>358</sup> *Furgoneta de comidas.*

<sup>359</sup> *Furgón celular.*

---

<sup>352</sup> El Real Decreto 763/1979, define a los "especiales o de abono", a los que clasifica de clase C) como "Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc., ya porque los Conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.).

La Disposición Adicional Cuarta indica que los vehículos de particulares destinados al transporte de personas enfermas, accidentadas, etc., y servicios funerarios deberán obtener la licencia de la clase C).

Aunque el texto consolidado del BOE no lo indique, este tipo de clase de vehículos fue suprimido por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

<sup>353</sup> Una estructura que protege al conductor y al acompañante en caso de accidente. En otros casos también los protege de las adversidades climáticas como la lluvia o la nieve.

<sup>354</sup> Es la tasa que deben pagar los vehículos pesados con más de 3,5 toneladas, por circular por la red de carreteras de varios países de la Unión Europea.

<sup>355</sup> Se le conoce como "station wagon" o "estate car" en los países anglosajones. La carrocería tiene el techo elevado hasta el portón trasero (en esto se diferencia de los vehículos "hatchback"). Dispone de un mayor volumen interior destinado al equipaje que permite incorporar una tercera fila de asientos o aumentar la capacidad para equipaje. También los pasajeros de los asientos traseros viajan más cómodos.

<sup>356</sup> Normalmente además de llevar una carrocería reforzada, llevan mallas metálicas protegiendo las ventanas.

<sup>357</sup> Son pequeñas autocaravanas en las que el espacio disponible para habitar es mucho más limitado. Algunas incluso cuentan con cocina y baño.

<sup>358</sup> Ver camión de comidas.

<sup>359</sup> Están adaptados para el traslado de detenidos, presos y penados. Las condiciones mínimas técnicas y de seguridad que deben cumplir estos vehículos, utilizados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, han sido modificadas por la Orden INT/2573/2015 del 30 de noviembre por lo que todos los automóviles adquiridos a partir de esa fecha deberán cumplirla.

La elaboración de esta nueva normativa atiende a la necesidad de conciliar la seguridad activa y pasiva de los vehículos y de los trasladados –tanto de los reclusos como de los componentes de la escolta-. Ésta varía en función del número de plazas del vehículo, que deberá cumplir las siguientes especificaciones:

**De hasta 9 plazas:**

- Climatización: deberá permitir mantener una temperatura interior de entre 18 y 28°C.
- Alumbrado interior: cada habitáculo interior deberá disponer de alumbrado suficiente sin que se produzcan deslumbramientos o molesten a los demás conductores.
- Compartimento de detenidos, presos y penados: una estructura transparente con puerta y ventana y construida con materiales anti-vandálicos lo separará del compartimento de conducción y vigilancia. Además, deberá disponer de 2 ventanas no practicables provistas de oscurecimiento exterior y hechas de material anti-vandálico, asientos colocados en dirección de la marcha y con sistema de retención homologado que se abra desde el puesto de vigilancia y un maletero separado para el transporte de equipaje –si las dimensiones lo

<sup>360</sup> *Góndola o Camión plataforma (Ver clasificación de vehículos por criterios de utilización).*

<sup>361</sup> *Gran Turismo.*

<sup>362</sup> *Grúa de arrastre.*

permiten-. Por último, los destinados a cubrir distancias largas, deberán añadir un habitáculo destinado a urgencias fisiológicas.

- *Sistemas electrónicos de vigilancia: el vehículo deberá instalar dispositivos electrónicos de visualización –que estén en continua grabación- que permitan la vigilancia del compartimento de detenidos, presos y penados en todo momento por parte de los efectivos encargados de la conducción.*

**De más de 9 plazas:**

*Los apartados de climatización, alumbrado interior y sistemas electrónicos de vigilancia quedan igual que los anteriores, eliminando el del compartimento de detenidos, presos y penados, añadiendo los 2 siguientes:*

- *Intercomunicador: los compartimentos delantero y trasero, ocupados por efectivos encargados de la vigilancia, contarán con un intercomunicador que conecte ambos.*
- *Compartimento central: tendrá un pasillo central y, a los lados, celdas aisladas construidas con materiales ignífugos –en la medida de lo posible- y con capacidad para 1 o 2 personas. Asimismo, contará con asientos con reposacabezas integrados colocados en el sentido de la marcha que tengan un sistema de retención homologado que se abra desde el puesto de vigilancia, un pasillo de mínimo 45 cm de anchura y con puertas delantera y trasera –que aislen el compartimento central del delantero y del trasero- y un habitáculo de dimensiones adecuadas destinado a urgencias fisiológicas.*

<sup>360</sup> *Semirremolque de grandes dimensiones que se utiliza para el transporte de maquinaria pesada.*

<sup>361</sup> *Se suele llamar "gran turismo" a los automóviles deportivos de cuatro plazas o 2+2, peso total relativamente alto, motor delantero central de gran potencia y distancia entre ejes grande. Suelen identificarse con la sigla GT. Pero no sólo los turismos llevan esta calificación. También existen las motocicletas gran turismo, diseñadas específicamente para realizar largos viajes. Tienen motores de media o gran cilindrada, una posición de conducción erguida, parabrisas y tanque de combustible grandes, y maletas integradas en el carenado a los lados de la parte trasera. Cuentan con carenados de amplias dimensiones, destinadas a brindar la máxima protección posible a los ocupantes, ya que son diseñadas para el transporte de un conductor y un pasajero. Su peso y dimensiones no las hacen aptas para la conducción deportiva*

<sup>362</sup> *El Anexo II.C) del RGV, que clasifica los vehículos por criterio de señalización, indica:*

*53. Grúa de arrastre: Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.*

*El término "grúa de auxilio en carretera", que no estaba definido, ha sido sustituido en el RGV por el término "vehículo de servicio de auxilio en vías públicas". Su definición aparece en el apartado 05 D del Anexo II RGV.*

*Aunque la definición del RGV sobre "grúa de arrastre" parece querer incluir a todo tipo de grúas de auxilio en carretera, las auténticas grúas de arrastre utilizan un yugo de metal en lugar de cadenas. Este yugo se engancha bajo el tren delantero o en el sistema de ruedas traseras del vehículo.*

*Estos tipos de grúas se caracterizan por ser vehículos compactos y prácticos, además de que, gracias al poco largo de su brazo, cuentan con una excelente movilidad.*

*Son utilizadas para remolcar vehículos ligeros de una forma rápida y sencilla, su uso es frecuente para la asistencia de autos compactos y autos siniestrados.*

*Otra de sus ventajas es que gracias a que no posee cadenas, a diferencia de la grúa de remolque, no hay riesgos de dañar el vehículo.*

*En estos tipos de grúas, se utiliza un elevador hidráulico o neumático, que levantan la parte delantera o la parte trasera del vehículo desde el suelo para remolcarlo.*

*Es interesante saber si un vehículo de servicio de auxilio en vías públicas puede remolcar o arrastrar un conjunto de vehículos. El art. 9 RGV cuando se trata sólo de un semirremolque o un remolque, no establece ninguna prohibición que impida ser arrastrado por un vehículo de auxilio en vías públicas. Tengamos en cuenta que el apartado 2 del artículo prohíbe arrastrar a la vez a más de un remolque o semirremolque pero no impide que pueda arrastrarse a uno de ellos y a la vez a una cabeza tractora.*

*Sin embargo, nos encontramos con que existen unas limitaciones en el Anexo II del RGV. Así el Anexo II.C) del RGV, que clasifica los vehículos por criterio de señalización, indica:*

*53. Grúa de arrastre: Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo (uno sólo).*

*El Anexo II.D) del RGV que se refiere al destino al que se dedican los vehículos, establece:*

<sup>363</sup> Grúas de remolque (de gancho de remolque y cadenas).

<sup>364</sup> Grúas con plataforma, cama plana o camilla.

<sup>365</sup> Guagua.

<sup>366</sup> Handbike.

<sup>367</sup> Hatchback.

<sup>368</sup> Jardinera.

<sup>369</sup> Landó.

---

05. Auxilio en carretera: vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro (es decir, sólo uno) mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje

Dado que un remolque y un semirremolque son vehículos tal como definen los apartados 20 y 22 del Anexo I de la Ley de Seguridad Vial sólo puede ser arrastrado uno a la vez, salvo que la cabeza tractora, el remolque o el semirremolque pudiesen ir, uno arrastrado y otro en la plataforma.

Una incongruencia del Reglamento General de Vehículos es que permite que un tren turístico pueda ser remolcado y arrastrado sin ser separado en partes, dado que en sí mismo constituye un tipo de vehículo, de acuerdo con su Anexo II.A:

“Tren turístico: **Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques**, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos ...”.

y su Anexo II.B.58:

“Tren turístico: **Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques**, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos ...”.

Un tren turístico no entra en la definición nº 24 del Anexo I del TRLTSV que se refiere a los conjuntos de vehículos, ya que sólo contempla la unión de un automóvil con su semirremolque o remolque.

Por ello, aunque un vehículo tractor y un remolque son dos vehículos distintos no sucede lo mismo con un tren turístico ya que es en sí un vehículo independientemente de que este constituido por diversos componentes.

No se trata de un tren de carretera ya que éstos sólo pueden llevar un remolque.

<sup>363</sup> Fueron las primeras grúas que salieron al mercado, pero su uso es cada vez menos frecuente. Se conserva este tipo de grúa para el remolque de vehículos comerciales y tractocamiones.

<sup>364</sup> Son las más utilizadas para el transporte de vehículos, ya que no ejerce presión sobre el vehículo o requiere realizar un arrastre por un largo período de tiempo.

Se les conoce como grúas de plataforma, porque posee una plataforma, generalmente de acero, en la cual es transportado el vehículo. La plataforma se ubica en la parte trasera de esta camilla de auxilio, la cual se inclina con el fin de tomar la forma de una rampa para que pueda subir el vehículo. Luego de que el vehículo se encuentre en posición, se utiliza un sistema hidráulico nuevamente para nivelar la superficie plana.

La principal característica de estas grúas es que no permiten el rodamiento de vehículos siniestrados, ya sea porque hayan tenido algún accidente automovilístico o que presenten desperfectos mecánicos y no sea posible arrastrar el vehículo de ninguna manera.

Tienen una guaya o cableado metálico de arrastre que ayuda a subir el rodante en caso de que presente inmovilidad y para facilitar la subida a la plataforma. Una vez en la plataforma, cuenta con unas reatas o enganches para sujetar la rueda para evitar que el vehículo se deslice sobre el planchón.

<sup>365</sup> En Canarias y en el Caribe de habla española, autobús urbano o interurbano de itinerario fijo.

<sup>366</sup> Las handbikes son triciclos que usan personas que no puede pedalear con las piernas.

<sup>367</sup> Es un vehículo compacto de dos volúmenes cuyo maletero está integrado en el habitáculo y dispone de su propia puerta con luna trasera incluida. Sus asientos traseros plegables facilitan mucho ampliar la zona de carga. A diferencia del vehículo familiar la luna trasera suele estar más inclinada.

<sup>368</sup> Autobuses internos de aeropuerto que llevan a los pasajeros de las terminales a los aviones y viceversa.

<sup>369</sup> Es un tipo de carruaje cubierto, de cuatro ruedas. Es, entre los coches de caballos, un vehículo sumamente cómodo y considerado de lujo, que va montado tan pronto sobre simple como sobre doble suspensión.

<sup>370</sup> *Licencia VTC (Vehículos Turismo con Conductor).*

<sup>371</sup> *Limitador de velocidad.*

<sup>372</sup> *Limusina*

---

*Puede utilizarse abierto o cerrado, mediante operaciones sumamente fáciles de practicar. Los asientos se sitúan en paralelo. Las puertas laterales tienen cristales, que también se encuentran en el testero de la capota interior y, de pequeño tamaño, fijo e invisible, en el de la posterior.*

<sup>370</sup> *Autorización para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. Sólo puede ser otorgada a conductores profesionales (autónomos o empresas).*

*El 29.12.2017, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, Reglamento de 1990, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.*

*Se trata de un conjunto de medidas para mejorar la regulación en el sector del alquiler de vehículos con conductor y asegurar, así, su convivencia ordenada con el del taxi. El Real Decreto también incluirá la creación de un registro único a nivel estatal al que deberán comunicarse los servicios de VTC con carácter previo a su realización.*

*A través de este Real Decreto se trata las prácticas especulativas de aquellos que hubieran solicitado licencias de VTC con objeto únicamente de lucrarse con su inmediata reventa, sin intención de operarlas. Para ello, se introduce una disposición que impide la transmisión de autorizaciones durante un límite temporal de dos años desde su otorgamiento original.*

*Véase la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que actualiza aspectos como los requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones.*

*El Congreso aprobó el 29.11.2016 un paquete de medidas relacionadas con el sector del taxi, entre las que se encuentra la solicitud por unanimidad de la utilización de matrículas azules en taxis y vehículos con conductor (VTC)—esta última licencia, la utilizada por vehículos de Uber o Cabify— con el objetivo de diferenciarlos de otros que realizan también actividades de transporte de viajeros.*

*El Consejo de Ministros aprobó el 21 de abril de 2018 la modificación de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamientos de vehículos con conductor reafirmando la regla de 1/30 (una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi) para mantener el equilibrio entre aquel tipo de vehículos y los taxis.*

<sup>371</sup> *Limita la velocidad máxima a la que el vehículo puede circular.*

*Los actuales **limitadores de velocidad** son electrónicos y hay dos tipos (tres si pensamos en los limitadores "de fábrica"):*

- **Limitadores de velocidad activos.** *Son aquellos en los cuales quién conduce fija una velocidad y el vehículo no la va a sobrepasar, actuando en algunos modelos sobre el sistema de frenos o caja de cambios -si es cambio- automático para que el coche no se embale.*
- **Limitadores de velocidad pasivos.** *En este caso solamente se limitan a avisar mediante señal acústica o visual al conductor que ha sobrepasado la velocidad marcada como límite, pero solamente es a modo informativo y de advertencia, ya que este sistema si permite al conductor seguir acelerando y aumentar la velocidad.*
- *Limitador de velocidad "de fábrica" como VOLVO, Ferrari, McLaren, etc...*

*No hay que olvidar que el limitador es un sistema que se puede activar o desactivar manualmente o automáticamente, pisando a fondo el pedal del acelerador para un adelantamiento tras lo cual "vuelve al límite preestablecido, o bien desconectándose cuando se pisa el freno o cambia de marcha independientemente si se engrana una superior o inferior.*

*En la actualidad, es un sistema obligatorio en vehículos que son destinados al transporte de mercancías con una Masa Máxima Autorizada MMA superior de 3.500 kg o vehículo de pasajeros de más de nueve plazas incluido el conductor si no superan los 5.000 kg.*

*La Unión Europea trabaja para que los asistentes de velocidad sean obligatorios en 2022 para reducir en la medida de lo posible el número de víctimas mortales debido a los accidentes de tráfico.*

<sup>372</sup> *Esta palabra deriva del nombre de la región francesa de Limousin cuyos habitantes antaño se cubrían con una amplia capa. El desarrollo, en sus inicios, del automóvil en Francia sirvió para que se utilizase esa palabra para designar los vehículos cuyos pasajeros quedaban protegidos por una amplia cobertura envolvente, además de ir separados del conductor. Hoy en día se denomina limusina a los turismos de lujo alargados que son conducidas*

- <sup>373</sup> Luces de emergencia.
- <sup>374</sup> Luz de avería.
- <sup>375</sup> Luz de circulación diurna o DRL (Daylight Running Lamps).
- <sup>376</sup> Luz intermitente.
- <sup>377</sup> Masa en orden de marcha (MOM)
- <sup>378</sup> Masa total real mínima.
- <sup>379</sup> Megacamión.
- <sup>380</sup> Microbús.
- <sup>381</sup> Minibús.
- <sup>382</sup> Microcoche, microcar o minicar.

---

normalmente por un chófer y se ha venido asociando con los principales ejecutivos de las grandes corporaciones o con el transporte de personalidades. En España tiene poca difusión y se utilizan sobre todo para bodas.

<sup>373</sup> Es el encendido simultáneo de todos los intermitentes. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida para el tipo de vía por la que circula y por lo tanto exista peligro de colisión por alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces de emergencia (Art. 49.3 RGCir).

<sup>374</sup> El término figura en el artículo 9 del Anexo II del RGCir. Se actúa de la misma forma que con la luz de emergencia.

<sup>375</sup> Las luces de circulación diurna son unos dispositivos de alumbrado que se instalan en la parte delantera del vehículo para hacerlo más visible mientras circula durante el día reguladas en el Reglamento ECE 87 y en la Directiva 2008/89/CE, y por la que los vehículos fabricados a partir del 7 de febrero de 2011 (categorías M1, y N1), tendrán que incorporar este sistema de alumbrado. Este sistema está compuesto por dos luces de color blanco que se colocan en la parte delantera, y se encienden automáticamente cuando se pone en marcha el vehículo. Se podrán instalar en los demás vehículos, siempre que se legalicen como reforma de acuerdo con el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.

<sup>376</sup> Aunque está contemplada en la definición núm. 46 de este Anexo podemos ampliar su contenido indicando que es el dispositivo luminoso que sirven para indicar a otros vehículos en circulación que el vehículo va a incorporarse o salir del flujo de circulación, a cambiar el sentido o a efectuar un cambio de dirección, entre otros.

<sup>377</sup> Se suma a la tara la masa estándar de 75 kg del conductor.

<sup>378</sup> Se echa de menos la explicación de lo que es "Masa **total** real mínima", un término que figura en el Anexo 7 B) Reglamento General de Conductores de 2009 aunque como "Peso **total** real mínimo".

<sup>379</sup> El 11.04.2016 la DGT publicó la Instrucción 16/V-117 en la que se establecen las condiciones y protocolos conforme a los cuales la DGT autorizará la circulación por las carreteras de determinados **conjuntos de vehículos** en configuración euro modular EMS (European Modular System).

Esta instrucción, dictada conforme a la Directiva 96/53/CE, desarrolla la Orden Ministerial PRE/2788/2015, de 18 de diciembre por la cual se modificó el anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

En dicha Orden Ministerial se introdujo la definición de Configuración Euro-modular para referirse al conjunto de vehículos con más de seis líneas de ejes, cuyos módulos separadamente no superen una masa máxima de 60 toneladas y una longitud de 25,25 metros y se otorga a la Dirección General de Tráfico la potestad para autorizar, previo informe vinculante del titular de la vía, la circulación de este conjunto de vehículos.

<sup>380</sup> Es un autobús, con una longitud máxima de 8 m, con capacidad para transportar hasta 16 pasajeros más el conductor y que se puede conducir con un permiso D1. Puede llevar un remolque ligero.

<sup>381</sup> El término «microbús» (del alemán Kleinbus) se originó en Alemania en la década de 1950 con la introducción del Volkswagen Tipo 2 Combi. Estos pequeños autobuses estaban diseñados para transportar hasta 9 personas.

<sup>382</sup> Son diferentes nombres que reciben los cuatriciclos ligeros o ciclomotores de 4 ruedas.

<sup>383</sup> *Monopatín.*

<sup>384</sup> *Monovolumen.*

<sup>385</sup> *Moto de nieve.*

<sup>386</sup> *Motocicleta “naked” (expuesta).*

<sup>387</sup> *Motocicleta con remolque.*

---

<sup>383</sup> *Es un término que figura en el art. 121.4 RGCir y debiera definirse. Ante esta falta de definición debemos acudir al DEL, donde se señala que es un “objeto para patinar consistente en una tabla relativamente larga sobre ruedas, con la que se desliza el patinador tras impulsarse con un pie contra el suelo”. Es decir, no contempla que pueda tener un motor auxiliar eléctrico para desplazarse.*

<sup>384</sup> *Es un automóvil relativamente alto en el que el compartimiento del motor, la cabina y el maletero están integrados en uno. Este diseño aumenta el espacio del habitáculo. En algunos casos, los asientos pueden desplazarse e incluso desmontarse, para configurar el interior del automóvil de acuerdo con las necesidades del usuario en cada momento.*

<sup>385</sup> *En España está pendiente de legislar la conducción de estos vehículos. Si circulan por pistas donde se encuentra una colectividad indeterminada de usuarios, se tendría que aplicar la ley de tráfico y tendrían que estar matriculadas, sin embargo, no hay ninguna norma que obligue a ello. Además, debieran contar obligatoriamente con un seguro de responsabilidad civil ya que pueden causar importantes daños.*

*Se podría pensar que los esquiadores también circulan por pistas abiertas al uso público y que son utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, pero aquí se aplican las normas F.I.S. de la Federación Internacional de Ski.*

*En otros países como, por ejemplo, Suecia existe un permiso especial para conducir estos vehículos.*

<sup>386</sup> *Es una motocicleta normalmente deportiva o superbike (esta última producida en series limitadas que luego se utilizan también en competición) que carece de carenado, por lo que gran parte de su mecánica está al descubierto. Existen variantes eléctricas con una potencia en kW equivalente a más de 100 CV. Son apropiadas para acoplarles accesorios como maletas, carenados y otras piezas. Es baja y potente. El motorista conduce inclinado hacia adelante.*

<sup>387</sup> *Dado que una motocicleta según la definición núm. 14 es un automóvil y remolque según la definición núm. 20 es “un vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor”, nos encontramos que una motocicleta con remolque es un tren de carretera.*

*También el Anexo II. A) del RGV establece que un tren de carretera es un “automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque” pero luego en el Anexo IX del mismo reglamento al referirse en su punto 2 a las Masas Máximas Permitidas establece en el punto 2.1.6 que “no se permite la circulación de los trenes de carretera en los que la distancia entre el eje posterior del vehículo motor y el delantero del remolque sea inferior a 3,00 metros”, lo que no permitiría la circulación de motocicletas con remolque contradiciendo lo dispuesto en el art. 12.4) del RGCiri donde si se permite la circulación de ese tipo de motocicletas.*

*Aquellos que circulen en una motocicleta con remolque, al ser el RGCir actual (2003) posterior al RGV (1998), deben saber que el mencionado punto 2.1.6 del Anexo II del RGV, quedó derogado implícitamente por el art. 12.4) RGCir, en lo que se refiere a la circulación de motocicletas que arrastren un remolque,*

*El RGCir, en su art. 48, señala una motocicleta con remolque en una autopista o autovía puede ir a 90 km/h y el art. 12 señala que las motocicletas con remolque pueden circular a 120 km/h, menos el 10%, es decir, a 108 km/h. El art. 51 RGCir dice que 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. La mala redacción provoca dudas sobre si las motocicletas con remolque también pueden incrementar su velocidad en 20 km/h. Hubiera bastado que pusiese “por turismos y motocicletas sin remolque” para que no hubiera dudas.*

*También ha generado dudas si en las carreteras convencionales señalizadas a 100 km/h por su titular, por tener los sentidos de circulación separados, se puede incrementar la velocidad ya que ese recurso de 20 km/h adicionales ya no es tan necesario para adelantar con seguridad al no encontrarse vehículos de frente.*

*En el art. 41 RGCir que se ocupa de la utilización de carriles en sentido contrario al habitual, indica que “La utilización de los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual queda limitada a las motocicletas y turismos, y está prohibida, por lo tanto, al resto de los vehículos, incluidos los turismos con remolque”. Y no se entiende porque no pusieron “incluidos los turismos y motocicletas con remolque”. De todas*

<sup>388</sup> *Motocicleta dirt tracker*

<sup>389</sup> *Motocicleta ligera.*

<sup>390</sup> *Motocicleta ruter Gran Turismo o Touring.*

<sup>391</sup> *Motocicleta Sport Turismo.*

<sup>392</sup> *Motocicleta bobber.*

<sup>393</sup> *Motocicleta brat*

<sup>394</sup> *Motocicleta café racer.*

<sup>395</sup> *Motocicleta cross.*

---

*formas una redacción mucho más precisa sería: “Los únicos vehículos que pueden utilizar los carriles habilitados para la circulación en sentido contrario al habitual son las motocicletas y turismos sin remolque”.*

<sup>388</sup> *El Dirt Track es una disciplina de motociclismo de velocidad originaria de Estados Unidos que se corre en pistas de tierra en forma de óvalo y con neumáticos de agua. Las motos no llevan freno delantero de manera que la clave está en controlar la derrapada. Normalmente se disputan mangas clasificatorias a varias vueltas y una final, donde se decide el ganador.*

*Este estilo de motos está basado en las carreras de Dirt Track (pistas sucias). Conservan esa apariencia, pero modificadas para circular por la calle. Tienen un chasis robusto, manillares ligeramente elevados, depósitos pequeños, asientos estrechos, llantas de radio, ausencia de guardabarros, neumáticos mixtos o polivalentes, chasis de cuna, colín monoplace singular de las Flat Tracker y porta número en la parte frontal. En general suelen ser mono y bicilíndricas.*

<sup>389</sup> *En algunos países recibe este nombre la motocicleta que se puede conducir con el permiso A1 o con el B con tres años de experiencia, es decir, con una cilindrada máxima de 125 c.c. y una potencia no superior a 11 kW.*

<sup>390</sup> *Suelen ser de gran cilindrada y voluminosas, con amplios carenados para proteger a los ocupantes del viento, la lluvia, etc. Ideales para largos viajes con mucho equipaje, cómodas y rápidas. Su gran peso las hace más estables en carretera, aunque también limita en parte su maniobrabilidad. Son las motos viajeras por excelencia.*

<sup>391</sup> *Se trata de una motocicleta con cierto carácter deportivo, que permite hacer viajes por carretera con un pasajero con bastante comodidad.*

<sup>392</sup> *Bobber es un estilo americano que se creó en los 40. En principio se realizaban a partir de marcas como Harley Davidson, Indian o Triumph. Se caracterizan por ser bastante bajas, distancia larga entre ejes, chasis rígido, neumáticos anchos y del mismo diámetro, llantas de radios, cinta anticálórica en colectores y asiento monoplace. Carecen de guardabarros delanteros, y se ha acortado (bobbed en inglés) su parte posterior, cuenta con un depósito pequeño y numerosos cromados.*

<sup>393</sup> *Las Brat Style es un estilo de origen japonés. Resaltan por su diseño clásico, los neumáticos anchos, faro pequeño y asiento biplaza fino, plano y normalmente alargado. Tienen amortiguación trasera (en oposición a bobbers y choppers), manillar tipo tracker, y guardabarros aligerados. Por su comodidad cada vez está ganando más reconocimiento.*

<sup>394</sup> *Una Café Racer es un estilo que se originó en Inglaterra en la década de los años 50 producto de la cultura rockera del momento, época en la que se buscaban motos rápidas para ir, en carreras clandestinas, en “peregrinación” por los transport café, los cafés de carretera ingleses. Su detalle más singular es la apariencia de moto clásica de carreras, en la que el piloto va tumbado sobre la moto en una posición aerodinámica. Esto último se consigue mediante semi-manillares y pedales retrasados. Tienen chasis tubular, asiento monoplace en línea con el depósito, un motor en ángulo de 90°, tubos de escape estilo trompeta y chasis formando una cuna. Se busca el aligeramiento general de la máquina, quitando todo aquello que no sea necesario y poniendo especial énfasis en la velocidad y agilidad, dejando la comodidad de la montura en un segundo plano. Pueden verse en multitud de bases y marcas.*

<sup>395</sup> *Son motos de competición. No aptas para ir por el asfalto. Se utilizan sólo en circuitos cerrados o en terrenos excluidos de la aplicación del TRLTSV.*

<sup>396</sup> *Motocicleta custom.*

<sup>397</sup> *Motocicleta chopper*

<sup>398</sup> *Motocicleta enduro.*

<sup>399</sup> *Motocicleta pit bike.*

<sup>400</sup> *Motocicleta scrambler.*

<sup>401</sup> *Motocicleta supermotard.*

<sup>402</sup> *Motocicleta de doble propósito.*

<sup>403</sup> *Motocicleta trial.*

---

<sup>396</sup> El término *motocicleta custom* abarcaría prácticamente todos los estilos y proviene originalmente del verbo en inglés "to customize", que se refiere a la personalización de algo que fue creado en serie de forma industrial e impersonal. Define un tipo de motocicleta que ofrece la posibilidad de personalización y modificación de acuerdo a los gustos del dueño, (partiendo casi siempre de un modelo de estilo clásico o "retro"), de tal forma que la motocicleta acaba convirtiéndose en un reflejo de la personalidad y estética de la persona que la posee.

<sup>397</sup> Las motos Chopper (to chop significa cortar) son muy populares en Estados Unidos. Se popularizaron en la década de los 60. Son motos en las que se elimina todo lo accesorio y lo más destacado de estas motos son las horquillas de gran recorrido (cuelgamonos) y manillares elevados. Asientos con respaldos altos, rueda delantera de mayor diámetro, pero con neumático más estrecho, la rueda trasera suele ser más pequeña y lleva un neumático más ancho. Los asientos son cómodos y el depósito pequeño.

<sup>398</sup> Este término también figura en el RGV al ocuparse de las matrículas y su definición la volvemos a encontrar en el Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. En el caso de las motos de **enduro** (categoría L3e-AxE) la altura del asiento es de  $\geq 900$  mm, la distancia del suelo  $\geq 310$  mm, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final)  $\geq 6,0$ , la masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida  $< 140$  kg y carece de plaza de asiento para un segundo ocupante.

Las enduro están homologadas para uso urbano, a diferencia de las de cross, que son de uso exclusivo de recintos cerrados.

<sup>399</sup> Las pit bikes son una variedad de motocicletas en miniatura, de baja altura, el asiento suele estar entre 75 y 90 centímetros del suelo. Tienen baja cilindrada, generalmente 50 cc, lo que hace que técnicamente puedan ser consideradas ciclomotores, aunque también hay modelos de hasta 150 cc, estos últimos destinados principalmente para carreras. Al inicio el propósito de las pit bikes era ayudar a los competidores y mecánicos a circular por los boxes en las pistas de carreras de automóviles y motocicletas. Tienen un aspecto similar a las motos de cross.

<sup>400</sup> Las Scrambler son motos concebidas para que salir de la carretera de asfalto a algún camino de tierra. Son ligeras, robustas y fiables. Con un diseño clásico todoterreno, procedente de las antiguas carreras off road realizadas en Inglaterra, en la década de 1920. Permite subir colinas y recorrer terrenos embarrados. Estas motos tienen llantas de radios, neumáticos de tacos, depósito de gasolina reducido, asiento acolchado, y sobre todo un sistema de escape lateral y alto.

<sup>401</sup> Esta moto es una fusión entre una moto de velocidad y una de motocross. Se utiliza en carreras que tienen secciones de asfalto normal y otras, todoterreno. Actualmente son motos de cuatro tiempos y un cilindro y su suspensión es más baja y un poco más rígida que en las motocicletas todo terreno.

<sup>402</sup> Son motocicletas orientadas para todo tipo de terreno, unas más orientadas "off road" y otras "on road".

<sup>403</sup> El término **trial** figura en el RGV al ocuparse de la matriculación de los vehículos, pero no está definido. El Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (texto pertinente a efectos del EEE), establece que las motocicletas de **trial** (categoría L3e-AxT) se caracterizan por tener una altura máxima del asiento de  $\geq 700$  mm, una distancia del suelo  $\geq 280$  mm, la capacidad del depósito de combustible es  $\leq 4$  litros, la relación de transmisión mínima en la marcha superior (relación primaria x relación de transmisión x relación de transmisión final)  $\geq 7,5$ , la masa en orden de marcha  $\leq 100$  kg y no existe plaza de asiento para un segundo ocupante.

#### <sup>404</sup> Muscle Car (turismo musculoso)

#### <sup>405</sup> Neumático

<sup>404</sup> Se refiere a un automóvil de tamaño medio-grande, con carrocería deportiva y "musculoso", cualidades que lo hacen muy llamativo y le dan un aspecto "agresivo", con un motor muy potente, generalmente V8, y un precio de compra accesible. La "Muscle Car Era" empezó en E.E.U.U. a mediados de los 60 cuando los jóvenes deseaban tener un coche diferente al que tendrían sus padres, con altas prestaciones, apariencia musculosa y que llamase la atención al circular por el asfalto y casi desapareció, con la llegada de la crisis del petróleo a mediados de los 70.

<sup>405</sup> El neumático es una pieza de forma toroidal realizada a partir de caucho, que se dispone en las ruedas de diversos vehículos. Los neumáticos son el único contacto del vehículo con la carretera. Se encargan de que la adherencia y la dirección del recorrido del vehículo sea la deseada por el usuario y, además, amortiguan las imperfecciones del pavimento. Gracias al neumático, el vehículo se adhiere al pavimento permitiendo el arranque y el frenado de los mismos. Son los "zapatos" del vehículo y por eso existe la expresión "calzar neumáticos". Es muy importante un adecuado mantenimiento del neumático (presión y profundidad del dibujo).

El 1 de julio de 2012 entró en vigor en la Unión Europea el etiquetado obligatorio de los neumáticos de automóvil, con el objetivo de conocer la eficiencia de los productos comercializados por los fabricantes del sector. Mediante colores, letras y símbolos fácilmente interpretables, esta etiqueta hace referencia a la resistencia a la rodadura, la adherencia del frenado sobre mojado y al nivel sonoro de la cubierta. El 01 de noviembre de 2018, la legislación europea prohibirá la venta de todos los neumáticos de turismos y furgonetas catalogados con la letra F (la penúltima en eficiencia), así como los de letra E de camionetas cuyo coeficiente de resistencia a la rodadura sea superior a 9. Entre la mejor calificación (A) y la peor (G), que ya no puede comercializarse desde 2014, existe una diferencia en el consumo de combustible de aproximadamente 0,5 litros por cada 100 kilómetros recorridos. Desde el 01.11.2018 también no pueden comercializarse los calificados como (F) en los turismos y furgonetas.

En Iberoamérica también se utiliza el término "goma" como sinónimo de neumático y el que tiene un taller de neumáticos se denomina "gomero" y, finalmente, el taller de neumáticos se llama la "gomería". Así se puede escuchar: "El gomero arregla la goma en la gomería" y esa expresión es bastante más complicada de construir si utilizamos el español hablado en España.

A partir del 1 de mayo de 2021, la Unión Europea será la primera región del mundo en usar una etiqueta que incluya un pictograma de agarre en hielo para neumáticos. Además, las ruedas tendrán un símbolo de agarre en la nieve y un código QR que los llevará a una extensa base de datos de la Unión Europea.

El objetivo de este nuevo etiquetado es brindar más información y ayudar a los consumidores a escoger la mejor opción de neumáticos en materia de seguridad y eficiencia.

Como consecuencia de esta nueva normativa, las etiquetas se renovarán en toda la UE. Para los neumáticos fabricados después de abril de 2021, se requerirán estos nuevos sellos, que comenzarán a aparecer gradualmente una vez se pongan a la venta.

Respecto a la profundidad del dibujo el Anexo VII del Reglamento General de Vehículos señala en su apartado 2 sobre profundidad mínima de dibujo que:

"Los neumáticos de los vehículos comprendidos en las categorías M1, N1, O1 y O2 deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodadura que, como mínimo, debe ser de 1,6 mm.

Deberá entenderse como ranuras principales las ranuras anchas situadas en la zona central de la banda de rodadura que cubre cerca de las tres cuartas partes de la anchura de dicha banda.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del apartado anterior los vehículos históricos equipados originalmente con neumáticos o cubiertas de otros tipos que cuando eran nuevos tenían ranuras de una profundidad inferior a 1,6 mm, siempre que dichos vehículos estén equipados con los citados neumáticos, que se utilicen en condiciones excepcionales y que no se utilicen nunca o casi nunca en la vía pública".

Dado que las motocicletas no están obligadas a respetar esta profundidad del dibujo al no ser vehículos de las categorías M1, N1, O1 u O2, (son de categoría L) debemos comprobar que disposiciones les son aplicables.

Sorprendentemente no se les exige ningún tipo de dibujo, aunque sería imprudente conducir una motocicleta más allá de los testigos de desgaste que incorpora el neumático, y es que aun así las ranuras pueden ser insuficientes para poder desalojar el agua que se acumula debajo del neumático en caso de lluvia, minimizando el agarre del neumático y aumentando el riesgo de "aquaplaning" cuanto mayor sea la velocidad y menor el peso del conjunto moto/piloto.

Sin embargo y **según la normativa, el neumático se podrá seguir utilizando mientras exista dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura.** Es decir, en un neumático de motocicleta que tiene forma curva, siempre que exista dibujo en la parte central de los mismos. De ahí que los neumáticos más deportivos no

<sup>406</sup> Neumáticos de verano / invierno.

<sup>407</sup> Neumáticos para todo el año.

<sup>408</sup> Neumático sólido.

<sup>409</sup> Omnibús

---

dispongan de ningún tipo de dibujo en los laterales y sin embargo estén homologados para circular por las vías públicas.

Para confirmar que no se exige 1,6 mm en la profundidad de las ranuras, tenemos que acudir al Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones de ITV, Sección II, Capítulo 8, Apartado 8.3. donde se cita lo siguiente:

Mediante inspección visual, se comprobará:

- Marca de homologación
- Dimensiones coincidentes o equivalentes a las que aparecen en la tarjeta ITV o en la homologación de tipo.
- Índice de capacidad de carga y categoría de velocidad igual o superior al mínimo que aparece en la tarjeta ITV o en la homologación de tipo.
- En el mismo eje, todos los neumáticos serán del mismo tipo.
- Que la profundidad de las ranuras principales de la banda de rodadura cumpla las prescripciones reglamentarias.
- Si los neumáticos han sido reesculturados, que vayan marcados con la palabra REGROOVABLE o el símbolo  $\Omega$ .
- La inexistencia de ampollas, deformaciones anormales, roturas u otros signos que evidencien el despegue de alguna capa en los flancos o de la banda de rodadura.
- La inexistencia de cables al descubierto, grietas o síntomas de rotura de la carcasa.
- El montaje correcto de neumáticos unidireccionales.

Por otra parte, la Guía Codificada de Infracciones (última versión 13.05.2021) mediante el cual los agentes formulan las denuncias en caso de encontrar algo fuera de lo normal figura en el art. 012 RGV, apartado 5-1), en relación con el art. 66 TRLTSV, que se trata de una sanción grave que no conlleva retirada de puntos, pero sí una sanción de 200 euros por neumático, citando lo siguiente:

“Circular con el vehículo reseñado cuyos neumáticos **no presentan dibujo** en las ranuras principales de la banda de rodamiento”.

<sup>406</sup> En algunos países, a causa de su clima, como es el caso de Alemania o Suiza, está establecido que para poder circular en carreteras con nieve o hielo, el vehículo debe estar provisto de neumáticos invernales.

Según la página [www.neumaticos-uniroyal.es](http://www.neumaticos-uniroyal.es): “Hay tres diferencias fundamentales entre los neumáticos de verano y los de invierno: su estructura, su compuesto de goma y el dibujo de la banda de rodadura.

Los neumáticos de invierno tienen un mayor contenido de goma natural, lo que hace que con el frío mantengan su flexibilidad. Cuanto más blando sea el neumático, mejor será su adherencia a la superficie de la carretera, mejorando el agarre y la conducción. A diferencia de los neumáticos de verano, que se endurecen rápidamente con temperaturas frías, los neumáticos de invierno ofrecen su mejor rendimiento a temperaturas inferiores a +7 °C.

Los neumáticos de invierno también tienen miles de diminutas ranuras (llamadas laminillas) en los tacos de la banda de rodadura, que sirven para evacuar el agua y evitar el aquaplaning. Estas ranuras muerden la nieve, el aguanieve y el hielo, proporcionando una adherencia óptima a la carretera.

Además, el dibujo de la banda de rodadura de los neumáticos de invierno es más profundo, lo que proporciona una especie de cavidad para la nieve. Curiosamente, nada se agarra mejor a la nieve que la propia nieve, y la nieve compacta intensifica el efecto de agarre, añadiendo tracción para empujar el vehículo hacia delante en carreteras con hielo y nieve”.

<sup>407</sup> Se conocen como ‘all season’ (‘cuatro estaciones’). Estos neumáticos sirven para todo el año gracias a la combinación de nuevas tecnologías y compuestos que permite una eficaz evacuación del agua y una vida útil igual o superior a los del verano. Llevan también el marcaje M+S (Mud & Snow / Barro y nieve), pero no están preparados para mucha nieve. Pueden circular tanto en verano como en invierno. Buscan un equilibrio y adaptan sus prestaciones según las exigencias de los cambios de temperatura y del pavimento sin necesidad de que el usuario deba cambiar sus neumáticos por otros específicos cada época del año (invierno-verano).

<sup>408</sup> Aquel que no depende del aire comprimido para soportar la carga.

<sup>409</sup> Viene de la expresión latina “Omnes Omnibus” (Todo para todos) y es un nombre que puso en un cartel en su empresa, Stanislas Baudry el primer empresario que instauró una línea regular de autobuses en Francia, en Nantes, en 1826.

<sup>410</sup> Patines.

<sup>411</sup> Patinete.

<sup>412</sup> Patinete eléctrico.

---

<sup>410</sup> Es un término que aparece en el art. 121.4) RGCir y que debiera definirse.

Es un utensilio que se coloca en los pies para deslizarse sobre una superficie lisa (Diccionario María Moliner).

El DEL no define el término “patines”, sino que se limita al término “patín” y lo considera un “aparato de patinar que consiste en una plancha que se adapta a la suela del calzado y lleva una especie de cuchilla o dos pares de ruedas (hoy en día, abundan los de 4 ruedas en línea), según sirva para ir sobre el hielo o sobre un pavimento duro, liso y muy llano. Señala también que patinete es una de las acepciones de patín, pero que es un juguete.

En Alemania existe un artículo en el Reglamento General de Circulación (art. 31 StVO) dedicado expresamente a los “Deportes y juegos”. Aunque prohíbe de forma general los deportes en la calzada, arcenes y pistas ciclistas, autoriza que un cartel situado en la señal informe de las excepciones. La más frecuente es sobre el uso de patines ya que en ciertas zonas permite su circulación, incluso por la calzada.

<sup>411</sup> El DLE lo define como “Juguete que consiste en una plancha sobre ruedas y provista de un manillar para conducirlo, sobre el que se deslizan los niños poniendo un pie sobre él e impulsándose con el otro contra el suelo”. Esta definición ha quedado desfasada ya que existen muchos con dos planchas. Dado que es una de las acepciones de patín, es el único patinete que puede circular por la acera, es decir, tiene que ser de juguete, de acuerdo con el art. 121.4 RGCir y siempre sin superar la velocidad de paso de una persona.

Un juguete es, según la Directiva 88/378/CEE del Consejo de 3 de mayo de 1988 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la seguridad de los juguetes, cualquier producto o material diseñado explícitamente para ser usados para jugar por niños menores de 14 años.

Todos los juguetes comercializados en la UE tienen que cumplir con los requisitos expuestos en la Directiva 2009/48/CE, y si obtienen el marcado CE, pueden ser vendidos en cualquier país de la Unión Europea.

<sup>412</sup> Patinete provisto de un motor auxiliar eléctrico. Si bien un patinete tradicional puede ser considerado un vehículo sin motor de pequeñas dimensiones empujado por quien lo conduce, un patinete eléctrico siempre será empujado por su motor y siempre irá a más velocidad del paso humano por lo que no puede considerarse como peatón a quien lo maneje. Además, siempre tendrá que ir por la calzada o por los carriles bici cuando la ordenanza municipal lo permita u obligue.

Se están popularizando en todo el mundo por lo que se está empezando a regular. Muy a menudo, sus conductores van de un lado a otro sin respetar ningún límite de velocidad, muchas veces por zonas peatonales donde caminan niños y ancianos, para finalmente abandonarlos en cualquier parte, sin importarles las molestias que puedan ocasionar. Así Madrid aprobó una nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible que entró en vigor el 24.10.2018 donde se establece que los patines y patinetes sin motor o aparatos similares sin propulsión motorizada pueden transitar por las aceras y demás zonas peatonales a una velocidad adaptada al paso de persona que no supere los 5 kilómetros por hora, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro y sin tener en ningún caso prioridad respecto de los peatones. También pueden circular por carriles bici protegidos o no, aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici y ciclocalles exclusivas para la circulación de bicicletas. Por carriles bici no protegidos solo podrán circular patinetes conducidos por mayores de 16 años, con casco y reflectantes.

El 25.10.2018 informa la agencia Atlas a sus abonados que en Sabadell se produjo el primer accidente mortal por un patinete en España. La conductora lo había alquilado y no fue capaz de frenar adecuadamente en un semáforo y acabó siendo atropellada por un camión. Ese año se produjeron en España 273 accidentes y 5 víctimas mortales. Las empresas que los alquilan están obligadas a contratar un seguro de responsabilidad civil y en el caso de los propietarios particulares, si circulan por las vías públicas, deberían contratar también un seguro que cubra como mínimo: a) la responsabilidad civil, b) los daños en el vehículo de movilidad personal, c) el asesoramiento jurídico y d) la cobertura médica. En algunos casos el seguro del hogar puede cubrir esta responsabilidad, pero hay que leer detenidamente el contrato.

Un siniestro con cualquier vehículo de estas características, podría suponerle serios problemas a su conductor. No sólo por su posible responsabilidad penal, si se estableciese que condujo de forma negligente o temeraria, sino que en caso de no estar asegurado o carecer de la cobertura adecuada frente al riesgo creado, tendría que responder por los gastos derivados de los daños ocasionados.

Es importante que la DGT establezca una regulación uniforme a través del Reglamento General de Circulación, como por ejemplo exigiendo el uso de casco, y los ayuntamientos regulen las zonas por donde pueden circular. El 03.12.2019 la DGT publicó la Instrucción 2019/S-149 TV 108, de carácter transitorio, para regularlos hasta que se modifiquen los Reglamentos de desarrollo del TRLTSV.

<sup>413</sup> Quad.

<sup>414</sup> Regulador de velocidad.

<sup>415</sup> Remolque de equinos.

<sup>416</sup> Roadster.

<sup>417</sup> Rotativo de señalización.

<sup>418</sup> Scooter o escúter y maxi scooter o mega scooter.

<sup>419</sup> Scooter eléctrico para personas de movilidad reducida.

<sup>420</sup> Sedán.

---

*En Alemania, hay que tener como mínimo 14 años, sólo se puede circular por la calzada si no hay carril-bici, hay que tener seguro, aunque no se exige casco y la velocidad máxima es 20 km/h. Está prohibido circular por aceras y zonas peatonales.*

<sup>413</sup> Los Quads son vehículos de cuatro o más ruedas que no tienen carrocería, cuyo sistema de dirección es un manillar, están dotados de sillín donde el conductor va sentado a horcajadas. Pueden ser cuadríciclos ligeros, no ligeros (pesados) e incluso pueden matricularse como vehículos especiales.

<sup>414</sup> Dispositivo que permite regular la velocidad a la que se quiere conducir.

<sup>415</sup> El peso medio de un caballo de 1.6 m de alzada a la cruz, es de 500 kg. Este tipo de remolques se denominan "Van" y el Van de un solo caballo con unas medidas de ancho de caja hasta 1300 tiene un peso que oscila entre 500 y 600 kg y el Van de dos caballos con unas medidas de ancho de caja hasta 1700 oscila entre 700 y 1100 kg.

<sup>416</sup> Es un tipo de coche deportivo biplaza con tracción trasera, carrocería descapotable y ligera. El término proviene del inglés y se utilizaba para describir a los antiguos deportivos descapotables, que disponían de dos plazas y un banco plegable para otras dos personas.

<sup>417</sup> Son luces giratorias que emiten señales de advertencia rotatoria o destellos y que sirven también para señalar. Pueden ser móviles o instaladas de forma fija. Pueden ser de color amarillo auto o azul. En la actualidad todos los vehículos de los servicios de urgencia llevan los rotativos de color azul. Debe tenerse en cuenta que los rotativos de las señales en los vehículos V-2 y V-16 son parecidos, pero tienen una regulación y finalidad distintas.

<sup>418</sup> El conductor se sienta sin montar a horcajadas sobre parte alguna del motor. Tienen muy protegidas y cubiertas las partes mecánicas: motor, transmisión... Son fáciles de conducir por su cambio automático. Tienen el chasis abierto, sin carenado y carecen de estribera; en su lugar, ambos pies van apoyados en la misma plataforma.

El maxi scooter es un scooter más grande, pesado y con mayor cilindrada y potencia. Mientras que el peso de un scooter hasta 125 cc suele rondar los 150 kg, un maxi scooter puede llegar a los 250 fácilmente. Normalmente se comienza a considerar "maxi scooter" a partir de 350 cc. Los maxi-scooter tienen mayor capacidad de depósito, más espacio bajo el asiento y permiten acoplar maletas y alforjas de mayor tamaño que un scooter normal. Las ruedas tienen un tamaño de 15 o incluso 16 pulgadas, cuando lo habitual para los scooters son 12-14 pulgadas (incluso algunos modelos de la Vespa son de 10").

<sup>419</sup> Los scooters eléctricos para personas con movilidad reducida son material ortoprotésico, y a efectos de circulación tienen la consideración de peatón y se les aplica lo establecido en el art. 49 del TRLTSV y el 121 del RGCir que establecen: "Los peatones están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable; en tal caso, podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, ..."

El art. 121 RGCir también señala que "sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitible, por la calzada:

(...) El impedido que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad del paso humano."

Para conducir un scooter eléctrico no se precisa ni licencia ni carnet de conducir alguno, ya que no se trata de un vehículo sino de un material ortoprotésico.

Es muy distinto el caso de los vehículos a motor para discapacitados, que sí que precisan los permisos previstos en los artículos 5 y siguientes del Reglamento General de Conductores y que deben ser matriculados.

<sup>420</sup> El DLE lo define como "Automóvil de turismo con cubierta fija". En España se considera sinónimo de berlina, aunque a veces este término se reserva para los sedanes de mayor tamaño.

<sup>421</sup> Segway.

<sup>422</sup> Semibici.

<sup>423</sup> Sidecar.

<sup>424</sup> Silla de ruedas.

---

Es un “tres volúmenes” en el que la tapa del maletero no incluye la luna trasera, por lo que ésta está fija y el maletero está separado de la cabina. El maletero se extiende horizontalmente desde la parte inferior de la luna trasera algunas decenas de centímetros hacia atrás. Cuenta con dos o cuatro puertas.

<sup>421</sup> Es un vehículo de transporte ligero giroscópico eléctrico de dos ruedas, con autobalanceo controlado por ordenador. El ordenador y los motores situados en la base mantienen la base del Segway horizontal todo el tiempo. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda). El motor es eléctrico y silencioso, alcanzando, en algunos modelos, hasta 20 km/h.

La DGT en su Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016 los incluye dentro de los denominados “Vehículos de Movilidad Personal” (VMP). La Instrucción considera que es imposible asimilarlos a la figura del peatón y que tampoco pueden ser catalogados como vehículos de motor, aunque se olvida de aclarar que tampoco pueden ser considerados ciclos. No necesitan permiso o licencia para ser manejados no estando tampoco obligados sus titulares a contratar un seguro de responsabilidad civil, aunque pueden hacerlo. Pueden circular por la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local. La autoridad municipal, no obstante, podrá habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Si están destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal.

La Instrucción 2019/S-149 TV108 de la DGT de 03.12.2019, trata de aclarar como deben circular los VMP, pero dada la complejidad del tema, ruego se consulte al final del Tomo II de estos comentarios, un análisis sobre como se puede circular en estos vehículos.

<sup>422</sup> Ciclo sin rueda delantera que va apoyado con una barra en la tija de la bicicleta, convirtiéndola en una bicicleta tándem y que es utilizado normalmente por niños.

<sup>423</sup> Préstamo del inglés “sidecar”, compuesto de side 'lado' y car 'coche', por adosarse a uno de los lados de la bicicleta o motocicleta. No está definido en la ley ni en sus reglamentos de desarrollo. El Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de veintitrés de Julio de 1918 incluye en la lista de vehículos al “side-car” o “cochecillo lateral” y lo mismo hace el Código de la Circulación de 1934. Este último término ya figuraba previamente en **el Convenio Internacional para la circulación de automóviles**, firmado en París en 1926 y ratificado por España el 24 de octubre de 1929.

El Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, (en vigor desde el 01.01.2016) relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos, solo contempla que puedan tener un sidecar las motocicletas.

En el Anexo I de este reglamento, al ocuparse de la categoría L4e, indica que en las motocicletas con sidecar puede haber un máximo de 2 plazas en la motocicleta, es decir, conductor y pasajero y otras dos en el sidecar.

En las motocicletas se adosa por el lado derecho y cuenta con su propia rueda, situada en una posición un poco más adelantada que la rueda trasera de la moto. Por eso se dice que el conjunto va apoyado sobre tres ruedas asimétricas. La motocicleta en sí puede ser una normal y corriente, solo que adaptada para acoger el sidecar. Los sidecars suelen ser un producto añadido posteriormente a la fabricación de la motocicleta y son producidos por compañías independientes de la marca de la motocicleta o de la bicicleta.

El DLE indica que es un “Asiento lateral adosado a una motocicleta y apoyado en una rueda”.

En el Código de la Circulación portugués han conservado el término “carro lateral”.

La Ley de Tráfico Jamaicana “Road Traffic Act” dice que un sidecar adosado a una motocicleta forma parte del vehículo al cual está adosado y no es un remolque, y sería conveniente que la normativa española también indicase que no se trata de un remolque.

La normativa comunitaria no lo considera un vehículo, sino una “unidad técnica independiente”.

<sup>424</sup> Para que los fabricantes de **sillas de ruedas y de scooters eléctricos para personas discapacitadas** puedan comercializar sus productos en el mercado europeo deben cumplir los requisitos de la Directiva Médica Europea MDR 2017/745 / CEE (MDD). En ambos casos son **órtesis**, que según definición de la Organización Internacional de Normalización (ISO), es un apoyo u otro dispositivo externo (aparato) aplicado al cuerpo para modificar los aspectos funcionales o estructurales del sistema neuromusculoesquelético y, por lo tanto, sujetos a requisitos esenciales de protección de la salud y la seguridad del usuario, que recordemos tiene la condición de peatón.

<sup>425</sup> Speed e-bikes.

<sup>426</sup> Tacógrafo.

<sup>427</sup> Tautliner.

<sup>428</sup> Timbre.

<sup>429</sup> Transporte público colectivo.

<sup>430</sup> Triciclo.

---

Deben contar con marcado CE y en el caso de las sillas de ruedas deben cumplir con la Norma UNE-EN 12183:2014 mientras que los scooters deben respetar la Norma UNE-EN 12184:2014.

En otros países han detallado con precisión en que consiste una silla de ruedas. Así en Noruega, la Ley de Tráfico señala que es un dispositivo con tres o más ruedas o cadenas de oruga, concebido especialmente para transportar una persona con problemas de movilidad, con una longitud máxima de 180 cm, una anchura máxima de 80 cm y cuya masa sin carga no puede exceder de 250 kg (incluidas las posibles baterías). Si cuenta con un motor debe venir limitado de fábrica para una velocidad que no exceda de 10 km/hl. Estos dispositivos no tienen la consideración de vehículos de motor (<http://www.vegvesen.no>)

En la ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, una silla de ruedas es una silla montada sobre dos o más ruedas que está construida para transportar una persona que es incapaz de andar o que tiene dificultades para caminar (<https://www.legislation.sa.gov.au/LZ/C/A/Road%20Traffic%20Act%201961.asp>.)

<sup>425</sup> Las Speed e-Bikes pueden tener hasta 4.000 W y una velocidad máxima de hasta 45 km/h. Se venden a veces como si fueran bicicletas, pero al tener más potencia que las bicicletas de pedaleo asistido están obligadas a matricularse como ciclomotores.

<sup>426</sup> Un tacógrafo es un dispositivo electrónico que registra la circulación y las interrupciones en un vehículo de transporte terrestre durante su conducción, sea de carga o de pasajeros. Los sucesos que registra un tacógrafo normalmente son: distancia recorrida por el vehículo, velocidad (promedio y máxima), aceleraciones y frenadas bruscas, tiempo de ralentí (periodo durante el cual el vehículo permanece detenido con el motor en marcha), tiempos de descanso e interrupciones entre otros. Estos datos, dependiendo del tacógrafo, pueden ser recopilados por un ordenador y almacenados en una base de datos o imprimirse en forma de gráficos en unos discos de papel para su posterior análisis.

Los nuevos tacógrafos digitales se implantaron el 1 de enero de 2006 de manera obligatoria para todos aquellos vehículos cuyo peso supere los 3.500 kg o que puedan transportar a 9 o más personas, incluido el conductor y tienen una apariencia similar al tacógrafo analógico. El sistema consta de una unidad de vehículo, un sensor de velocidad/distancia y unas tarjetas inteligentes que almacenan la información de conducción y dan acceso a determinadas funciones según el perfil del usuario (conductor, empresa, organismo de control o taller).

<sup>427</sup> Semirremolques provistos con laterales de lonas correderas y correas tensoras integradas. Estas lonas se pueden desplazar lateralmente como una cortina, para así facilitar la carga y descarga de mercancías especialmente voluminosas. Pueden tener el techo corredizo.

<sup>428</sup> Este término no aparece en la ley ni en el RGCir. Lo encontramos en el art. 22.1 del RGV, pero no viene su definición. Según el DLE es un "Pequeño aparato empleado para llamar o avisar mediante la emisión rápida de sonidos intermitentes".

<sup>429</sup> Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad o concesión pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas.

<sup>430</sup> Ni el TRLTSV ni el RGV definen expresamente en sus anexos lo que es un triciclo y tampoco figura este término en sus textos. Al ver la definición de ciclo ya quedó claro que puede tener más de 2 ruedas.

Sería importante que se diferenciase los triciclos sin motor de los de motor.

En el Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, los triciclos son denominados "vehículos de motor de tres ruedas" y están clasificados dentro de la categoría L5e, en concreto los destinados al transporte de pasajeros con la subcategoría L5e-A.

Ese mismo Reglamento en el art. 4, dedicado a la categoría de los vehículos, los divide en dos clases:

- i) vehículo L5e-A (triciclo), vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,
- ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial), triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías.

Para ser considerado como triciclo de motor, la distancia entre las ruedas que van próximas, el ancho de vía, ha de superar los 460 mm. Si tiene esa media o inferior se califican como "ruedas gemelas" y se consideran como

<sup>431</sup> *Trike.*

<sup>432</sup> *Triciclo comercial.*

<sup>433</sup> *Trolebús (Ver definiciones RGV).*

<sup>434</sup> *Trolecamión.*

<sup>435</sup> *Turismo.*

---

*una sola rueda. Además, se les exige pedal de freno e intermitentes separados. Pueden ser conducidos con un permiso B (Definición nº 72 del Reglamento UE 168/2013).*

*Según la Disposición Transitoria Tercera del TRLTSV “los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas” pueden circular a la misma velocidad que las motocicletas de dos ruedas.*

*El TRLTSV indica que un vehículo de 3 ruedas puede ser un ciclomotor, una motocicleta destinada al transporte de cosas y un vehículo asimilado a motocicletas. Para diferenciar con claridad un triciclo de una motocicleta de tres ruedas, hay que comprobar la clasificación que figura en la tarjeta ITV.*

*El RGV se refiere, por su parte, a vehículos de 3 ruedas simétricas, a vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal del vehículo, ídem de tres ruedas asimétricas (motocicletas con sidecar) y a veces simplemente a vehículos de 3 ruedas. También cita ciclomotores de 3 ruedas. Señala igualmente que los cuadríciclos tienen la consideración de vehículos de 3 ruedas y que un vehículo de 3 ruedas es un automóvil de 3 ruedas, lo cual no ayuda a clarificar estos conceptos.*

*El RGCond no define lo que es un triciclo y habla de vehículos de la categoría B, de tipo triciclo o cuadríciclo de motor (B1).*

*Permite que con el permiso B se puedan conducir triciclos y cuadríciclos sin límite de potencia, sin embargo, sólo exige conocer la técnica de conducción de motocicletas, triciclos y cuadríciclos a los aspirantes a los permisos A1 o A2.*

*Una de las ventajas que ofrecen los triciclos a los conductores con permiso B, es la homologación del permiso de conducción. Casi todos los triciclos que actualmente se encuentran en el mercado está homologado para su conducción con el permiso B. Sin embargo, empiezan a aparecer motos de 3 ruedas para las que se exige el permiso A por no cumplir con alguna de estas exigencias.*

<sup>431</sup> *Es un vehículo de 3 ruedas asimilable a motocicleta. Inicialmente surgió en versión scooter, pero ya existen versiones deportivas.*

<sup>432</sup> *Una vez más la realidad se adelanta a la legislación. La respuesta desde la DGT fue la Instrucción 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016 sobre Vehículos de movilidad personal (VMT).*

*El triciclo comercial de pedaleo asistido usado para el transporte de paquetería o correspondencia y también como bicitaxi se está expandiendo en toda Europa y en España se ve especialmente en las localidades costeras del Mediterráneo. Está regulado, por ejemplo, en la Ley 14/2010, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos y en algunas ordenanzas municipales.*

*Si realizan actividades comerciales, además de estar homologados por el Ministerio de Industria, tienen que contar con licencia municipal de actividad, con seguro de responsabilidad civil y el conductor inscrito en el INSS. Se tendría que regular la edad del conductor y la identificación del vehículo. La instrucción de la DGT deja a los ayuntamientos la regulación en materia de seguros de los bicitaxis y de las bicimermercancías.*

*El Reglamento UE 168/2013, de 15 de enero, considera triciclos comerciales aquellos vehículos clasificados como vehículos comerciales y caracterizados por un habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por ambos lados como máximo, y equipados con un máximo de dos plazas, incluido el conductor y destinados exclusivamente al transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal y que debe cumplir una serie de criterios.*

<sup>433</sup> *Su definición la encontramos en el RGV y además indirectamente en el TRLTSV al definir a autocar o autobús: “el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles”.*

<sup>434</sup> *Camión eléctrico que está conectado por pértigas a un tendido eléctrico específico para ellos. Funciona con el mismo sistema que los trolebuses. Se pueden ver circulando en Alemania.*

<sup>435</sup> *El término “turismo” no figuraba en el inicio de la normativa de tráfico y así el Reglamento de 1900 habla de “coches automóviles” y luego en el articulado utiliza el término “automóviles”. Aparece en el Código de 1934 pero para referirse a los turistas que utilizan vehículos para desplazarse por nuestro país. Así en el Art. 1 del Anexo 3 encontramos: “La circulación y conducción de automóviles de turismo, pertenecientes a turistas automovilistas...”*

<sup>436</sup> Turismo deportivo.

<sup>437</sup> Turismo superdeportivo.

<sup>438</sup> Utilitario.

<sup>439</sup> UTV o Side by Side.

<sup>440</sup> Vehículo comercial.

<sup>441</sup> Vehículo compartido o Car sharing.

---

El término puede provenir del francés ya que existen en periódicos y revistas españolas de principios del siglo XX anuncios de venta de vehículos a los que denominan "tourismo".

<sup>436</sup> Está diseñado para circular a altas velocidades. Dispone de un motor de alta potencia y gran aceleración para conducir por carretera. Su capacidad de frenada es mucho mayor. Suelen tener dos asientos, techo descapotable y carrocería coupé (dos puertas amplias).

<sup>437</sup> Un automóvil superdeportivo es un automóvil cuyas prestaciones son altamente superiores a las de los demás automóviles, acercándose o excediendo niveles de competición. Estos suelen utilizar materiales poco convencionales en los automóviles de producción en serie como fibra de carbono, Kevlar y aleaciones de aluminio, magnesio, molibdeno o titanio, para reducir el peso y obtener mejores prestaciones. Por esta misma razón suelen ser mucho más costosos que un deportivo masivo de altas prestaciones. Esto, a su vez, causa que los superdeportivos se produzcan en pequeñas series o bajo pedido, lo cual a su vez aumenta su exclusividad. Muchos de ellos se elaboran en parte de su proceso de fabricación a mano.

<sup>438</sup> Es un vehículo a motor de poca longitud, de hasta 3,5 m, con motorizaciones pequeñas. Su uso es preferentemente urbano y para pequeños desplazamientos.

<sup>439</sup> Los UTV (Utility Task Vehicle, en inglés), que también se conocen como vehículos o quads Side by Side (lado a lado) son vehículos cuatriciclos de un tamaño algo mayor que un quad y bastante más pesados. A diferencia de otros modelos que tienen manillar como las motos, es más parecido a un coche pequeño o un buggie, y se conduce con volante. Se caracteriza por su versatilidad y funcionalidad. Vienen normalmente con dos asientos lado a lado, el del conductor y el pasajero, aunque pueden ser de más plazas. Como vehículo todo terreno, el UTV tienen tracción en las 4 ruedas y cuenta con un techo o jaula que cubre a los ocupantes.

Los UTV son mayoritariamente vehículos que se mueven con gasolina, como las motos, aunque cada vez se ven más modelos eléctricos e híbridos. Según la potencia que tengan, estos vehículos pueden llevar a 4 o 6 personas, y trasladar más de 200 kilos de peso.

<sup>440</sup> En el Decreto de 22 de julio de 1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) se definía el "vehículo comercial" como "el destinado a transporte de viajeros, mercancías u otra carga por cuenta y riesgo del titular del vehículo o de otra persona, mediante retribución o sin ella".

La Ordenanza municipal de Benidorm lo define como: "Aquel que esté construido o habilitado especialmente para el transporte de mercancías. Se excluyen de esta consideración los vehículos concebidos y construidos especialmente para el transporte de personas, aun cuando sean susceptibles de transportar artículos u otros efectos de uso privado".

<sup>441</sup> El Reglamento General de Vehículos incorpora en su anexo II la definición de Vehículo de Uso Compartido. Es un vehículo que utilizan, a la vez, diversas personas para desplazarse hacia los núcleos urbanos compartiendo los gastos de desplazamiento. Se consigue de esa forma eliminar vehículos de la corriente circulatoria. Es un servicio demandado por los usuarios de los carriles VAO. En inglés se denomina "Car pool" o "Car pooling". La DGT identifica dentro del registro de vehículos a los vehículos compartidos que tienen que llevar el distintivo V-26 y a los que se otorgan una serie de ventajas. En algunos países tienen descuento en los estacionamientos públicos.

La DGT publicó la Instrucción 20/V-140 sobre "Vehículos destinados al uso compartido (sharing)". Los requisitos de los vehículos son:

- Estar destinados de manera permanente a la actividad de carsharing.
- Disponer de un sistema de reserva, acceso y devolución telemático, mediante la tarjeta de miembro del servicio y/o del teléfono móvil, o cualquier otro dispositivo o sistema definido o habilitado para tal fin.

También aprobó una nueva señal vertical para indicar una zona donde está autorizado el estacionamiento de vehículos de uso compartido, identificados como tales.

<sup>442</sup> Vehículo con paradas útiles.

<sup>443</sup> Vehículo con rampa.

<sup>444</sup> Vehículo controlado por un peatón.

<sup>445</sup> Vehículo crossover.

<sup>446</sup> Vehículo de apertura. (Puede ser para pruebas deportivas o marchas ciclistas).

<sup>447</sup> Vehículo de apoyo.

<sup>448</sup> Vehículo de cierre. (Puede ser para pruebas deportivas o marchas ciclistas).

<sup>449</sup> Vehículo de colección.

<sup>450</sup> Vehículo de cortesía o de sustitución.

<sup>451</sup> Vehículo de juguete.

---

<sup>442</sup> Normalmente son vehículos de mantenimiento o de señalización circunstancial de las vías y suelen llevar un letrero con esta indicación en la parte posterior para indicar que pueden realizar paradas frecuentes por motivos de trabajo.

<sup>443</sup> Son vehículos que tienen una rampa posterior y, a menudo, suelen llevar un letrero solicitando que se estacione en línea a más de tres metros para facilitar la carga y descarga de personas o mercancías.

<sup>444</sup> Sería interesante que se definiera esta circunstancia.

<sup>445</sup> Es un vehículo basado en un turismo normal que no fue diseñado originalmente para circular por caminos sin asfaltar, pero que ha sido modificado con una suspensión algo más alta y las defensas reforzadas (por nombrar algunas de las características más habituales) para poder, por ejemplo, circular por caminos empedrados con algo más de facilidad que en su versión normal.

<sup>446</sup> En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera roja, un rotativo de señalización de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGCir).

<sup>447</sup> Es un vehículo que acompaña a las actividades deportivas que ocupan parcial o totalmente la vía pública y que sirve para señalar el recorrido, prestar asistencia o avituallamiento a los participantes, incluso transportando alguno que no pueda continuar la prueba y para retirar la señalización y los desperdicios de los avituallamientos.

<sup>448</sup> En las marchas ciclistas portará un cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo, una bandera verde, un rotativo para señalar de color naranja y las luces de avería y de cruce encendidas (artículo 23 del Anexo II del RGCir).

Véase también la Instrucción 18/TV-101 de la DGT sobre “Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público”.

<sup>449</sup> El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, considera vehículos de colección, los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, merezcan acogerse al régimen de los vehículos históricos.

<sup>450</sup> Es un servicio que ofrecen, a menudo, los fabricantes de vehículos y las compañías aseguradoras. Su propósito es que el asegurado disponga de un vehículo de sustitución cuando el suyo se encuentre en el taller reparándose. O bien, ofrecer una indemnización para que el asegurado disponga de dinero para que pueda pagar un medio de transporte alternativo (taxi, autobús, tren) mientras le reparan el vehículo. Para que dicha cobertura surta efecto, además de tenerla contratada, se debe dar la circunstancia de que el coche esté en el taller por un siniestro, es decir, por haber tenido un accidente, etc., y no por una avería, por operaciones de mantenimiento, etc.

<sup>451</sup> La Directiva 2009/48/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009 sobre la seguridad de los juguetes indica en su art. 2 que son juguetes “los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años”.

Esta Directiva fue incorporada al ordenamiento jurídico español por el RD 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad en los juguetes. En su art. 1.1) dispone: “Este real decreto establece las normas de seguridad de los

- 452 Vehículo de movilidad personal*
- 453 Vehículo de policía sin distintivos.*
- 454 Vehículo de propulsión convencional.*
- 455 Vehículo de rallye.*
- 456 Vehículo de recogida de residuos sólidos urbanos.*
- 457 Vehículo de servicio de mensajería o de transporte urgente.*
- 458 Vehículo eléctrico.*
- 459 Vehículo híbrido.*
- 460 Vehículo histórico.*

---

*juguetes, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años, así como la libre circulación de los mismos”.*

*Todos los juguetes comercializados en la UE tienen que cumplir con los requisitos expuestos en la Directiva 2009/48/CE, y si obtienen el marcado CE, pueden ser vendidos en cualquier país de la Unión Europea.*

*En otros países se han molestado en definir estos vehículos. Así en Noruega la Ley de Tráfico señala que un vehículo de juguete es un dispositivo motorizado concebido para ser utilizado por niños y que no está sujeto a la Ley de Tráfico si por construcción no excede de 6 km/h y su masa máxima sin carga no excede de 50 kg.*

*452 Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.*

*453 Son vehículos sin ningún tipo de distintivo, conocidos popularmente como “vehículos camuflados” que se utilizan para investigar infracciones o delitos, pero también para colocar en ellos radares de detección de velocidad.*

*454 Son aquellos que utilizan exclusivamente combustibles para su propulsión.*

*455 No existe una definición, pero el Manual de Reformas en los vehículos indica que es un vehículo para uso exclusivo de pruebas deportivas.*

*Aunque las normas de tráfico no rigen la conducción en las especiales que inciden en la clasificación de la carrera, los participantes sí están obligados a cumplirlas como cualquier conductor en los enlaces entre las distintas pruebas y en esos períodos pueden, por ejemplo, ser sometidos a pruebas de detección de alcohol y drogas.*

*456 Los vehículos empleados en la recogida de residuos de carga trasera tienen una capacidad que oscila entre los 5 y los 24 m<sup>3</sup>. En estos vehículos se pueden distinguir dos partes fundamentales: el chasis y la caja compactadora. El chasis se suele adecuar con las características apropiadas al uso al que va destinado: marchas cortas, dimensiones especiales para calles estrechas, radios de giro mínimos, etc.*

*La caja compactadora es el elemento mecánico que dispone del sistema de trabajo para la recogida de los residuos. Se compone de las siguientes partes: caja de almacenaje, elevador de contenedores, tolva de recepción, conjunto compactador y placa eyectora.*

*457 Servicio de entrega de documentación y paquetería que no suele exceder las 24 horas entre la recogida al remitente y la entrega al destinatario y que está adquiriendo creciente importancia por las ventas en línea.*

*458 Vehículo impulsado por un motor que funciona con electricidad.*

*459 Vehículo que combina un motor de combustión interna y uno o varios motores eléctricos.*

*460 El Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, considera que un vehículo tiene esta consideración, cuando:*

- a) Fue fabricado o matriculado por primera vez con una antigüedad de 30 años como mínimo.*
- b) Su tipo específico ha dejado de producirse.*

<sup>461</sup> Vehículo largo.

<sup>462</sup> Velocípedo.

<sup>463</sup> Vehículo de auxilio en vías públicas.

<sup>464</sup> Vehículo pesado.

---

c) Está en su estado original y no ha sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería.

d) Los vehículos incluidos en el Inventario General del Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Artístico Español o declarados bienes de interés cultural.

e) Los vehículos de colección.

La Directiva 2014/45/UE del Parlamento europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques exige 30 años de antigüedad para que sea considerado de "interés histórico".

<sup>461</sup> Para la aplicación de la señal en los vehículos V-6 del RGV y del RGCir se considera que un vehículo es largo cuando tiene más de 12 metros, pero para la señal V-23, tal como figura en el RGV, le basta con que tenga más de 6 metros para considerarlo largo.

<sup>462</sup> Del latín (pie rápido). El Código de la Circulación de 1934 lo definía como: "Vehículo de dos o más ruedas que, accionado por la persona que lo ocupa, tenga montada o no caja o plataforma para el transporte de cosas". Leyendo la versión inicial del Código vemos que bicicleta, que no está definida, y velocípedo eran sinónimos. En sus comienzos y durante mucho tiempo las bicicletas fueron conocidas con ese nombre.

<sup>463</sup> El apartado D del Anexo II RGV, que se ocupa del servicio a que se destinan los vehículos, indica:

**"05. Vehículo de auxilio en vías públicas:** vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje".

La Instrucción 16/V-90, de 17 de marzo de 2016, de la Dirección General de Tráfico por la que se establece el procedimiento para la expedición de la Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas señala que pueden solicitar Autorizaciones Complementarias de Circulación (ACC) los vehículos de emergencia y cita entre ellos a los de "Auxilio en carretera de vehículos averiados o accidentados en la calzada con el fin de retirarlos de la misma". Las ACC solicitadas y expedidas a estos conjuntos destinados al servicio de emergencias solamente ampararán la circulación de éstos para su traslado al lugar donde se esté produciendo la emergencia y posterior prestación de servicio. En el caso de los vehículos destinados al auxilio en carretera, solamente se podrá solicitar una ACC válida para la realización del servicio de emergencias para aquellos que, según lo establecido en el apartado d) del anexo II del RGV, tengan la clasificación, en sus caracteres segundo y tercero, 05 (auxilio en carretera). Para las otras situaciones, el interesado deberá aportar un escrito emitido por la entidad titular de la competencia para la prestación del servicio de emergencias en el cual se certifique que aquel será el encargado de ello.

Esta misma Instrucción dispone; "En el caso de los vehículos dedicados al auxilio en carretera, siempre que su capacidad lo permita y circulen amparándose en una ACC para la realización de servicios de emergencias según lo establecido en el anexo V de esta Instrucción, podrán transportar simultáneamente hasta un máximo de tres vehículos averiados o accidentados, llevando dos vehículos en plataforma y un tercero mediante dispositivo de arrastre".

El Anexo IX RGV permite una altura máxima de 4,50 m a los vehículos grúa destinados a la retirada de vehículos accidentados o averiados.

Por su parte el Anexo XI RGV establece que la utilización de la señal V-24 en un vehículo indica que se trata de un vehículo de servicio de auxilio en vías públicas.

<sup>464</sup> Se echa de menos la falta de definición de vehículo pesado, tanto en esta Ley como en el RGV, ya que ese nombre figura en el artículo 86.3 del RGCir y en la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo). En este último caso la Instrucción de la DGT 11/V-90 de 11.04.2011 considera vehículos pesados a los vehículos de motor de más de 6 m, con al menos 4 ruedas, dedicados al transporte de mercancías, cuya masa máxima sea superior a 7,5 toneladas.

La Orden FOM/273/2016, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras considera vehículo pesado al "Automóvil cuya masa máxima autorizada exceda de tres mil quinientos kilos (> 3 500 kg) destinado al transporte de mercancías o que tiene más de nueve (> 9) plazas incluida la del conductor destinado al transporte de personas, excluyendo los denominados vehículos especiales".

<sup>465</sup> Vehículo piloto de acompañamiento de transportes especiales.

<sup>466</sup> Vehículo piloto de apoyo.

<sup>467</sup> Vehículo policial.

<sup>468</sup> Vehículo prioritario.

---

En el Canje de Cartas constitutivo de Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y de la República Francesa, complementario del Acuerdo de 25 de abril de 1991 entre ambos países por el que se fijan las condiciones de circulación en el túnel de carretera de Somport, hecho en Málaga el 26 de noviembre de 2002, se indica que **vehículo pesado** es aquel que tiene más de 3,5 toneladas.

La Orden de Fomento 3640/2003 por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras, define, a efectos de aquella norma, el vehículo pesado:

**Vehículo pesado:** Los camiones de carga útil superior a 3 t, de más de 4 ruedas y sin remolque; los camiones con uno o varios remolques; los vehículos articulados y los vehículos especiales; y los vehículos dedicados al transporte de personas con más de 9 plazas.

El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres **sólo considera pesados** a los vehículos automóviles con cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas (art.47).

Por su parte, el Reglamento (UE) 2018/858 indica que la categoría N, comprende a los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y la divide en:

categoría N1: vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,

categoría N2: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12

categoría N3: vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas.

La Instrucción 17/TV-99 de la DGT, de 13.10.2017, que se ocupa de las placas de señalización de vehículos pesados, indica que los vehículos pesados (categoría N2 con una masa máxima superior a 7,5 toneladas o categoría N3 con una masa máxima superior a 12 toneladas) podrán usar de manera voluntaria la señal de vehículo pesado de acuerdo con las prescripciones generales del Reglamento CEPE/ONU 70. La instrucción cuenta con anexos que muestran ejemplos de estas señales y donde se describen su número, colocación, diseño y dimensiones.

<sup>465</sup> Vehículo que acompaña a los transportes especiales cuando así lo exige la normativa. Sirve para señalar el transporte especial y advertir a los demás conductores de su presencia. También sirve para informar al conductor del transporte especial de cualquier incidencia que se pueda producir en la vía.

<sup>466</sup> Realiza la misma función que el anterior, pero se utiliza en las marchas ciclistas y va señalizado con la señal V-22, que es un cartel con la leyenda "ciclistas". Puede ser de apertura o de cierre.

<sup>467</sup> Pueden ser todo tipo de vehículos incluidas las bicicletas, utilizados por la policía de tráfico en sus labores de patrulla y para responder a los incidentes o accidentes que puedan producirse. Llevan la señal V-3 (costados rotulados, nombre del cuerpo e imagen corporativa) y la V-1 (rotativo azul) cuando prestan servicio urgente. En su permiso de circulación figuran los caracteres A13 para indicar que es un vehículo de servicio público que presta servicios policiales. La mayoría de ellos son turismos y se les conoce como vehículos patrulla y en la Ajmería Hispana como "patrulleros".

<sup>468</sup> Se utiliza en la disposición adicional primera de esta Ley y por ello debiera definirse. En España tienen la consideración de vehículos prioritarios, siempre que actúen en situaciones de emergencia, los vehículos policiales, de protección civil, los vehículos de bomberos y las ambulancias.

Es interesante tener en cuenta que no sólo se puede requerir el permiso B para conducir un vehículo prioritario de hasta 3.500 kg de MMA, sino que se puede exigir otra titulación. Así para conducir una ambulancia no asistencial se exige un "Certificado de profesionalidad de transporte sanitario" y para conducir una ambulancia asistencial se debe estar en posesión del título de "Técnico en emergencias sanitarias".

En Alemania, el art. 35 del Código de Circulación también exceptúa a las fuerzas armadas cuando actúan en caso de urgente necesidad.

En España la policía militar, naval y aérea junto con la Unidad Militar de Emergencias tienen la consideración de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones.

También tienen ese carácter la policía portuaria, los agentes forestales o los agentes de vigilancia aduanera en sus cometidos propios y pueden disponer de vehículos prioritarios.

<sup>469</sup> Vehículo que circula por raíles.

<sup>470</sup> Vehículo todoterreno.

<sup>471</sup> Vehículo-radar.

<sup>472</sup> Vehículos todo camino.

<sup>473</sup> VMP (vehículos de movilidad personal) o VMU (vehículos de movilidad urbana).

<sup>474</sup> Volquete o Dumper

## **C) DEFINICIONES RELACIONADAS CON LAS VÍAS, INSTALACIONES Y SEÑALIZACIÓN**

<sup>475</sup> Accesibilidad.

<sup>476</sup> Acceso.

<sup>477</sup> Acceso directo a una carretera.

<sup>478</sup> Accidente de tráfico.

---

<sup>469</sup> Debía definirlo ya que aparece varias veces en el texto y parece indicar que es un vehículo distinto a un tranvía.

<sup>470</sup> La definición figura en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

<sup>471</sup> Es el término empleado para designar un vehículo que lleve embarcado un radar destinado al control automático de la velocidad de los vehículos que circulan por las vías públicas.

<sup>472</sup> Es la acepción española de SUV (Sport Utility Vehicle). No es un todoterreno, aunque su apariencia no dista mucho de aquel y comparte también alguna de sus características, como la suspensión algo más alta. Puede circular más fácilmente por un terreno medianamente complicado que un turismo normal o acceder a lugares a los que este último le costaría llegar. Técnicamente se diferencian de los todoterrenos por tener chasis monocasco y por no tener generalmente tracción integral. En caso de disponer de ella, suele tener una distribución distinta de 50-50 (la mayoría de la fuerza se canaliza a las ruedas delanteras) o bien no es permanente, además de que no tienen reductora.

<sup>473</sup> Véase el comentario sobre "Vehículos de movilidad personal".

El Código de la Circulación italiano (art. 190.8) los denomina "aceleradores del andar" (acceleratori di andatura) y prohíbe su circulación, aún a bajas velocidades, sobre las calles y en los espacios reservados a los peatones. Incluso está previsto el posible decomiso del aparato y en el apartado 9 del mismo artículo indica que no se pueden utilizar en las zonas peatonales si pueden crearse situaciones de peligro para otros usuarios.

<sup>474</sup> Camión con carrocería abierta con una plataforma basculante trasera y/o lateral con paredes fijas que suelen ser elevadas. Los volquetes articulados están diseñados para trabajar en diversas industrias de construcción y transporte de roca en la extracción de minerales mediante canteras. La cabina y el cuerpo de un volquete de este tipo tienen un acoplamiento flexible, lo que aumenta la maniobrabilidad y la pasabilidad del camión. Los volquetes rígidos son los vehículos más grandes del mundo. Tienen mayor potencia y maniobrabilidad. Los volquetes rígidos operan en áreas mineras y son capaces de transportar cargas extremadamente pesadas. .

<sup>475</sup> Posibilidad de alcanzar un destino dado en cierto tiempo sin ser impedido por barreras físicas.

<sup>476</sup> Cualquier entrada a propiedades privadas, comerciales, industriales o residenciales, o a una calle, camino o carretera que conecta con el sistema general de vías.

<sup>477</sup> Entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo que tenga la consideración de carretera.

<sup>478</sup> Cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico de vehículos, en el que interviene alguna unidad de tráfico y en el que el vehículo o los vehículos quedan, generalmente, de manera anormal dentro o fuera de la calzada, y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas.

<sup>479</sup> Accidentes de tráfico (costos sociales).

<sup>480</sup> Adelantar / Adelantamiento.

<sup>481</sup> Adoquines.

<sup>482</sup> Aeropuerto.

<sup>483</sup> Aglomeración.

<sup>484</sup> Alameda.

<sup>485</sup> Andén.

<sup>486</sup> Ángulo muerto.

---

<sup>479</sup> El art. 22 Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo, estableció: **“La Dirección General de Tráfico calculará el coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves que se produzcan en España. El cálculo de dichos costes se actualizará cada cinco años”**.

En el año 2011 la DGT en colaboración con la Universidad de Murcia, estimó los costes asociados a los accidentes de tráfico con víctimas. Como resultado un fallecido supondría un coste de 1,4 millones de €, incluyéndose dentro de este coste los costes directos e indirectos (gastos médicos, administrativos, ...) y el precio actuarialmente justo asociado a las primas que estaría dispuesta a pagar la sociedad por disminuir el riesgo de morir en un accidente de tráfico, conocido como el valor de una vida estadística. De la misma forma se han calculado los costes asociados a un herido grave, 219.000 € y un herido leve, 6.100 €. Estas valoraciones se han actualizado a 2012 tomando como referencia la variación nominal del Producto Interior Bruto (PIB) per cápita de forma que un fallecido supuso un coste de 1,372 millones de €, un herido grave un coste de 214.679 € y un herido leve 5.980 €.

<sup>480</sup> No figura la definición de “adelantar” o “adelantamiento” ni en la Sección VI del TRLTSV, ni en el artículo Capítulo VII del RGCir, que se ocupan, en ambos casos, del adelantamiento, aunque se admite, en general, que es la maniobra que normalmente supone un desplazamiento lateral y que consiste en sobrepasar a otro vehículo en movimiento, de marcha más lenta, que circula delante del que se conduce para acabar situándose delante de él. En consecuencia, pareciera ser condición indispensable para que esta maniobra se realice que ambos vehículos se encuentren en movimiento pero debemos tener en cuenta las excepciones contempladas en el artículo 83 del RGCir donde se señala que no se considera adelantamiento el que los vehículos de un carril circulen más rápido que los de otro cuando la vía está saturada, ni tampoco, cuando los vehículos que circulan por los carriles de aceleración o deceleración lo haga a mayor o menor velocidad que los de los carriles principales y en el artículo 84 sobre los adelantamientos entre ciclistas que circulan en grupo.

En algunos países americanos se utiliza también el término “sobrepaso”.

<sup>481</sup> Su definición la encontramos en el PG-3 de 1976: “Piedras labradas en forma de tronco de pirámide, de base rectangular, para su utilización en pavimentos”.

<sup>482</sup> Definición contenida en la señal P-12: Un lugar donde frecuentemente vuelan aeronaves a baja altura sobre la vía y que pueden originar ruidos imprevistos.

<sup>483</sup> Término que no aparece en el TRLTSV, pero sí en el RGCir, en cuyo artículo 36 se exige a los ciclistas que circulen en hilera cuando existan aglomeraciones de tráfico.

En lo que respecta a un conjunto de edificaciones, una aglomeración urbana es un espacio formado por la zona urbana perteneciente a una ciudad y por las áreas suburbanas que se encuentran en sus alrededores.

En el Código de la Circulación de 1934 aparecía en el artículo 103 como sinónimo de poblado.

<sup>484</sup> El DLE afirma que puede ser un “paseo con álamos” o “un paseo con cualquier clase de árboles”.

<sup>485</sup> El DLE lo define como la acera de un puente o un corredor o sitio destinado para andar. La instrucción 3.1-IC Trazado de la Instrucción de carreteras de 1964 lo define como “acera elevada”. En las versiones posteriores de esta Instrucción (la última fue aprobada por la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero), desapareció el término.

<sup>486</sup> Es una zona situada normalmente en los laterales traseros del vehículo que no es posible ver mediante los espejos retrovisores laterales, ni con el espejo interior. Se trata de una “zona oscura” para el conductor que puede provocar una colisión al hacer una maniobra. Es especialmente peligrosa para los ciclistas cuando un camión no los detecta. Por eso en algunas ciudades, fuera de España, se están instalando unos espejos en los semáforos

<sup>487</sup> Aparcamiento.

<sup>488</sup> Aparcamiento seguro.

<sup>489</sup> Área de descanso.

<sup>490</sup> Área de estacionamiento.

<sup>491</sup> Áreas de prioridad residencial (APR).

<sup>492</sup> Área de servicio.

<sup>493</sup> Arteria.

---

para permitir a los camiones ver lo que sucede en su costado derecho. En Estados Unidos, la Sociedad de Ingenieros del Automóvil propone que se amplíe el campo de visión de los espejos exteriores, abriéndolos para que un vehículo que viene detrás pase de verse en el retrovisor interior a verse inmediatamente en un espejo lateral.

<sup>487</sup> Se define en el Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) como: "Estacionamiento en una zona destinada especialmente por la autoridad competente". El DLE indica que en algunos países americanos se utiliza el término "parqueadero".

<sup>488</sup> La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, los define, en su art. 26.6 como: "aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte, en condiciones de seguridad, ubicados en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia". El Ministerio de Fomento tiene una aplicación para acceder a la Plataforma Nacional de Aparcamiento Seguro y Protegido.

<sup>489</sup> La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.5 como: "los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistas, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de los usuarios de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación".

El 29 de junio de 2011 se inauguró la **primera área de descanso canina** por parte del RACE y de la empresa Royal Canin, en colaboración con el área de servicio TUDANCA. Se encuentra en el km 152 de la A-1 (Burgos), en la localidad burgalesa de Aranda de Duero. Cuenta con una zona exclusiva para perros delimitada con una valla para que puedan correr, refrescarse, jugar y descansar antes de emprender de nuevo el viaje. También tiene fuentes, bancos y arenero (siendo este último denominado "pipi-can" en el folleto de la DGT dedicado al perro y la seguridad vial).

<sup>490</sup> Superficie destinada exclusivamente al estacionamiento de vehículos. En Sudamérica se llama "playa de estacionamiento".

<sup>491</sup> Las **Áreas de Prioridad Residencial (APR)**, se han ido creando en algunas ciudades como por ejemplo en Madrid y permiten reducir la alta densidad circulatoria, ordenar la carga y descarga, aumentar las plazas de estacionamiento para residentes, así como disminuir los niveles de contaminación acústica y atmosférica.

Pueden **acceder libremente** a estas Áreas, **los residentes, los transportes públicos, y los de servicios y emergencias; las motocicletas** tienen horario restringido **y los vehículos que realicen operaciones de carga y descarga**, también tienen limitación de días y horas.

Se controla el acceso de forma automática capturando con cámaras las matrículas de los vehículos, que se cotejan con la base de datos de los vehículos de los residentes y autorizados, y solo en caso de detectarse algún vehículo no autorizado, se tramitaría el correspondiente expediente sancionador.

Los conductores con vehículos no autorizados que tengan necesidad de acceder a la zona restringida para prestar servicio a un residente, podrán acceder a estas zonas restringidas solicitando una autorización puntual en la Oficina de Atención al Ciudadano instalada en cada APR.

<sup>492</sup> La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define, en su art. 26.2 como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".

<sup>493</sup> El DLE da una definición que parece desfasada: "Calle de una población, a la cual afluyen muchas otras".

<sup>494</sup> *Atropello.*

<sup>495</sup> *Avenida.*

<sup>496</sup> *Bache.*

<sup>497</sup> *Badén.*

<sup>498</sup> *Balizamiento.*

<sup>499</sup> *Banda.*

<sup>500</sup> *Barrera o semibarrera en puente móvil.*

<sup>501</sup> *Barrera de seguridad.*

<sup>502</sup> *Barrera punzante.*

---

<sup>494</sup> Cuando un vehículo arrolla a un peatón o a un animal. En las autoescuelas debiera enseñarse que las luces de larga distancia ciegan a los animales salvajes y pueden hacer que se queden paralizados. Al cambiar a las luces cortas aumenta la probabilidad de que el animal abandone la calzada También se les debiera enseñar que muchas veces los animales salvajes como es el caso del jabalí, suelen caminar o correr en grupos.

<sup>495</sup> Calle ancha, normalmente bordeada de árboles.

<sup>496</sup> Sorprende que esta palabra no aparezca en el TRLTSV y en el RGCir cuando es una palabra muy usada y definida en el DEL como "Hoyo o desigualdad en el pavimento de calles, carreteras o caminos" aunque este diccionario la considera sinónimo de "badén" al que define como "Depresión en la superficie de un camino o de una carretera".

Este término figuraba en el Real Decreto-Ley de 9.02.1926 que creó el Circuito Nacional de Firms Especiales.

<sup>497</sup> Además de figurar en el texto de la ley, la definición de este término ya aparece en el Código de la Circulación de 1934 como: "obra que da paso a las aguas intermitentes, sirviendo de cauce la calzada". En el Decreto de 22.07.1958, varía ligeramente la redacción y dice "obra que da paso a las aguas intermitentes por encima de la calzada".

<sup>498</sup> Se entiende por balizamiento la utilización de determinados elementos fácilmente perceptibles por el conductor, con objeto de destacar la presencia de los límites de las obras y de las ordenaciones de la circulación a que den lugar. (Norma 8.3-IC "Señalización de obras" de la Instrucción de carreteras)

<sup>499</sup> En el Decreto de 22.07.1958, modificando algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) figura: "**Vía o banda**, como término aislado, significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos".

<sup>500</sup> Estos términos aparecen en el art. 95.2) RGCir y se trata de una barra que impide el paso de vehículos de manera temporal. Si abarca todo el espacio de cruce se llama barrera y si sólo lo hace parcialmente se llama semibarrera.

<sup>501</sup> Sistema de contención de vehículos empleado en las márgenes de las carreteras (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-C Trazado, de la Instrucción de Carreteras).

Existe la norma UNE 135900:2017 sobre "Evaluación del comportamiento de los sistemas para protección de motociclistas en las barreras de seguridad y pretilos"

Véase la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de Sistemas de Contención de Vehículos.

<sup>502</sup> Debiera contemplarse, al menos, en el RGCir. Es un dispositivo utilizado por las fuerzas de seguridad que consistente en unas barreras extensibles de pinchos de metal, utilizado para la detención de vehículos a cualquier velocidad. Los pinchos son huecos y se clavan en el neumático del vehículo al pasar éste por encima de la barrera, facilitando su deshinchado. La estructura basculante de la base hace que los pinchos se inclinen en dirección a la rueda a medida que el coche pasa sobre ellos, asegurando el ángulo perfecto para la máxima penetración del pincho dentro de la rueda. Esta característica permite que el dispositivo sea efectivo en ambas direcciones. Una vez el pincho se clava en el neumático, las ruedas se deshinchán progresivamente, reduciendo la velocidad del vehículo que terminará deteniéndose.

<sup>503</sup> *Batidero.*

<sup>504</sup> *Bicicletario.*

<sup>505</sup> *Bifurcación.*

<sup>506</sup> *Bocacalle.*

<sup>507</sup> *Bolardo.*

<sup>508</sup> *Bordillo.*

<sup>509</sup> *Bulevar.*

<sup>510</sup> *Calzada sin salida.*

<sup>511</sup> *Calle.*

---

<sup>503</sup> *El DEL dice que es un "Terreno desigual que por los hoyos, piedras o rodadas hace molesto y difícil el movimiento de los carruajes".*

<sup>504</sup> *Es un estacionamiento para bicicletas. Normalmente son aros de metal apoyados en una base alargada y entre dada dos aros se estaciona una bicicleta.*

<sup>505</sup> *La aplicación ARENA establece que es una separación de flujos de tráfico.*

<sup>506</sup> *Según el DEL es la entrada o embocadura de una calle y también se denomina así a la calle secundaria que afluye a otra.*

<sup>507</sup> *El DLE define bolardo cómo el poste de hierro colado u otra materia hincado en el suelo y destinado a impedir el paso o aparcamiento de vehículos. La legislación, no obstante, es mucho más concreta. Así, el Real Decreto 173/2010 que modifica el Código Técnico de la Edificación (CTE) y la Orden TAM/851/2021, establecen que tienen que cumplir las siguientes especificaciones:*

*El art. 29 de la Orden TAM/851/2021, dispone: "Los bolardos instalados en las zonas de uso peatonal se ubicarán de forma alineada, tendrán una altura situada entre 0,75 y 1,00 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Su color contrastará con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo, en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas".*

*El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (BOE 289, del 3 de diciembre) establece en la disposición adicional tercera:*

*"1) Los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, en todo caso, son los siguientes: ... b) Para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones:*

*Espacios existentes el 4 de diciembre de 2010, que sean susceptibles de ajustes razonables, el 4 de diciembre de 2017."*

*Es decir, dado que sustituir bolardos es un ajuste razonable, podemos decir que los que no se hayan adaptado a la Orden TAM/851/2021, serían ilegales dado el tiempo transcurrido y debemos tener en cuenta que el diseño de algunos de los todavía existentes puede causar daños a peatones, ciclistas y motoristas.*

<sup>508</sup> *Encintado de una acera o arcén. (IAP11). El bordillo, cordón o sardinel es el lugar de unión entre la acera transitable por peatones y la calzada transitable por vehículos. Suele implicar un pequeño escalón de unos cinco o diez centímetros entre ambas superficies. Esto evita que tanto el agua como los vehículos invadan la acera.*

<sup>509</sup> *El DLE lo define como: "1. Calle generalmente ancha y con árboles. 2. Paseo central arbolado de una avenida o calle ancha". En otros países lo definen como una franja de tierra arbolada entre la calzada y la acera, como una franja de tierra arbolada que separa sentidos de circulación o calle tratada paisajísticamente con jardines.*

<sup>510</sup> *Los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada. El art. 159 RGCir dedicado a las señales de indicaciones generales, dispone que las señales S-15 a, b, c y d, de preseñalización de calzada sin salida, indican que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.*

<sup>511</sup> *Si comparamos esta definición con la definición 65 "Carretera", vemos que sería una "Vía pública pavimentada situada dentro de poblado"*

*Según el DEL es la vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares.*

<sup>512</sup> *Calle residencial.*

<sup>513</sup> *Calle sin pavimentar.*

<sup>514</sup> *Calle urbanizada sin aceras.*

<sup>515</sup> *Calleja.*

<sup>516</sup> *Callejón*

<sup>517</sup> *Callejuela.*

<sup>518</sup> *Cambio de rasante.*

<sup>519</sup> *Camino.*

---

<sup>512</sup> *Calles de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones.*

*Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.*

*Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos y pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella.*

*Son las zonas de mayor protección peatonal y en ellas encontramos las señales S-28 y S-29.*

<sup>513</sup> *En los cascos urbanos no debieran existir calles sin pavimentar. El art. 26.1.a) de la Ley 7/1985 reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL), indica que todos los Ayuntamientos están obligados a pavimentar las vías públicas. Si alguno no lo hace nos encontramos en presencia de una inactividad material de la Administración (aquella que se produce cuando existe una obligación de que ésta lleve a cabo una prestación y no lo hace). Se podría incluso demandar a la Administración municipal ante la jurisdicción contencioso-administrativa acogiéndose a lo establecido en el art. 29.1 de la Ley 29/1998 de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que regula el recurso contencioso-administrativo contra la inactividad material de la Administración Pública.*

<sup>514</sup> *Convendría que se aclarase lo que significa ya que este término figura en numerosas ordenanzas municipales.*

<sup>515</sup> *Según el DEL es una calle estrecha.*

<sup>516</sup> *Según el DEL es un paso estrecho y largo entre paredes, casas o elevaciones del terreno.*

<sup>517</sup> *Diminutivo de "calleja". No siempre tiene sentido despectivo y se puede encontrar el término "una callejuela pintoresca".*

<sup>518</sup> *El Código de la Circulación de 1934 lo calificaba como: "El lugar en que se encuentran dos tramos de distinta inclinación", mientras que el Decreto de 22.07.1958 sustituía la palabra "inclinación" por "pendiente".*

*La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, lo define como: "Línea de una vía considerada en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal".*

*La Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, indica en su apartado 7.7) el significado de los números que figuran en las señales P-16a (bajada con fuerte pendiente) y P-16b (subida con fuerte pendiente). En el caso de la señal P-16a se colocará un cartel complementario con la longitud afectada.*

<sup>519</sup> *El Código Civil, no define camino, a pesar de otorgarle una atención considerable.*

*El art. 2.6) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras define a los "caminos" como aquellas vías que no tienen la consideración de carreteras:*

**a) Los caminos de servicio**, entendiéndose por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

**b) las vías forestales, de montaña y las vías pecuarias** clasificadas como tales por su legislación específica.

**c) los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.**

*En el Diccionario de la Lengua Española se pueden encontrar diferentes acepciones de "camino", destacando las dos primeras:*

- Tierra hollada por donde se transita habitualmente.
- Vía que se construye para transitar.

<sup>520</sup> Camino<sup>521</sup> agrícola.

<sup>522</sup> Camino forestal.

<sup>523</sup> Camino de herradura.

<sup>524</sup> Camino de ronda.

<sup>525</sup> Camino de sirga.

<sup>526</sup> Camino escolar protegido o seguro.

<sup>527</sup> Camino privado.

<sup>528</sup> Camino Real.

<sup>529</sup> Camino rural.

<sup>530</sup> Camino vecinal.

---

<sup>520</sup> Vía de servicio destinada fundamentalmente para acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola. (Reglamento General de Carreteras 1994).

<sup>521</sup> Debemos tener en cuenta que actualmente la velocidad en todas las vías sin pavimentar donde rija el TRLTSV no se puede circular a más de 30 km/h, tal como indica el art. 48.1.f) RGCir y eso afecta a las bicicletas de montaña, a los quads y a las motos de montaña, de trial y de enduro.

<sup>522</sup> Se encuentra en los bosques y montes y sirve para transitar a través de estos terrenos.

<sup>523</sup> Según el DLE es el camino que es tan estrecho que solo pueden transitar por él caballerías, pero no carros.

<sup>524</sup> Según el DEL es el camino exterior e inmediato a la muralla de una plaza o contiguo al borde de ella.

<sup>525</sup> La denominación «camino de sirga», proviene de las cuerdas conocidas como sirgas, con las que se remolcaban los barcos desde la orilla, contra la corriente, por lo cual se necesitaba un espacio a lo largo de la orilla para efectuar esa tarea. Actualmente no se utilizan las sirgas o cuerdas pues existen remolcadores. Estos caminos figuran en el artículo 553 del Código Civil de España, como servidumbre de uso público para interés de la flotación, navegación, pesca y salvamento.

<sup>526</sup> Recorrido en el que los escolares utilizan una ruta segura contando con la colaboración de vecinos y comerciantes que supervisan su desplazamiento hasta el centro escolar. En algunos países de habla hispana se les llama "senderos escolares".

<sup>527</sup> Es aquel que pertenece a un sujeto privado. Este sujeto podrá ser una persona física o una persona jurídica, pero siempre tendrá carácter privado. Los caminos privados, por lo general, se regirán por lo establecido en el Código civil y en otras normas de derecho privado, ya que serán objeto de derechos de propiedad de personas privadas. Es importante decir que sobre los caminos privados podrán recaer derechos reales, como la servidumbre de paso, que se regula en los arts. 564 a 570 del Código Civil.

<sup>528</sup> Según el DLE es el camino construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia.

Esos caminos también se encuentran mucho en América. Hoy se han superpuesto sobre estos antiguos caminos numerosas autopistas y autovías.

<sup>529</sup> Son aquellos caminos de titularidad y competencia municipal que comunican con los pueblos limítrofes, con pequeños asentamientos urbanos o con fincas y campos, y que sirven para propósitos agrícolas y ganaderos.

<sup>530</sup> El artículo 1.1 del Reglamento de 23 de julio de 1911 para la Ejecución Provisional de la Ley de los Caminos Vecinales en general, de 29 de junio de 1911, define lo que es un camino vecinal, algo que la propia Ley de 1911 no había hecho:

"1. Son caminos de servicio público a los efectos de la Ley: los que enlacen un pueblo con otro, con una estación de ferrocarril, con un puerto, cala o embarcadero, con un mercado o establecimiento de servicio o utilidad pública, o con una carretera construida o camino vecinal en buen estado de conservación por los cuales se pueda ir a cualquiera de esos puntos; los que enlacen dos de éstos; los que dentro de un municipio enlacen las cabezas del mismo con los suburbios en caso de que estén separados por parte no edificada en más de dos kilómetros, o los que así sean declarados de Real orden, oídos el Consejo de Obras Públicas y el de Estado."

531 Carretera.

532 Carretera 2+1.

533 Carretera 2+2.

534 Carretera de circunvalación.

535 Carretera de montaña.

536 Carretera militar.

537 Carretera multicarril.

538 Carretera nacional.

---

<sup>531</sup> La definición núm. 65 del Anexo I del TRLTSV la califica como "Vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía".

Podemos decir que es una vía pública pavimentada que está especialmente destinada para que por ella transiten los vehículos y también como el espacio que existe entre las aristas exteriores de la explanación; en esta explanación es donde se halla la plataforma -zona allanada del terreno- y dentro de esta última está la calzada, los arcenes las bermas y si existen también las medianas.

<sup>532</sup> En España se están empezando a designar con este nombre a las vías con un carril para cada sentido más otro central que se utiliza alternativamente para facilitar el adelantamiento. Se procura que la separación de cada sentido se haga con barreras. Es decir, durante un tramo hay dos carriles en un sentido y en el siguiente los dos carriles están situados en el sentido contrario.

En los países anglosajones indica una carretera con dos carriles en un sentido y uno en otro.

<sup>533</sup> Ídem para carreteras con dos carriles en ambos sentidos. Ambos términos son una forma cómoda de referirse a este tipo de carreteras.

<sup>534</sup> La que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella. (Reglamento General de Carreteras 1994).

<sup>535</sup> Carretera que discurriendo por terrenos accidentados o muy accidentados (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras -2016).

<sup>536</sup> En España no está definida, pero, por ejemplo, el Código de la Circulación italiano la define como "aquella destinada en exclusiva al tráfico militar".

<sup>537</sup> La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, las define como: "las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces de nivel.

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad".

<sup>538</sup> Las Carreteras Nacionales en España son las vías de titularidad estatal, generalmente de calzada única, gestionadas por el Ministerio de Fomento y que forman, junto con las Autovías y Autopistas del Estado, la denominada Red de Carreteras del Estado.

La nomenclatura de las mismas lleva el texto: N-??? (excepto para las Carreteras Radiales principales), y se encuentra normalizada de acuerdo a la siguiente regla establecida en el cuarto Plan General de Carreteras de 1939-41 (llamado Plan Peña por haber sido diseñado bajo el mandato del ingeniero y ministro Alfonso Peña Boeuf):

- La primera cifra corresponde al sector entre Carreteras Radiales donde nacen. En el sentido de las agujas del reloj, esa cifra es la de la carretera radial. Por ejemplo, las que tienen un 2, nacen entre la N-2 y la N-3, correspondientes a las actuales A-2 y la A-3.
- La segunda cifra indica la distancia en línea recta desde Madrid hasta el lugar en el que se encuentre el origen de la carretera, en kilómetros y dividida entre 100: de 0 a 99 km = 0, de 100 a 199 km = 1, etc.
- La tercera el número de orden, teniendo en cuenta que, si es par, es una nacional transversal, es decir, no tiene dirección hacia Madrid, y si es impar, es radial (dirección Madrid).

Además, el orden de kilometraje es siempre decreciente hacia Madrid para las radiales, y decreciente en sentido horario para las transversales.

<sup>539</sup> Carretera no pavimentada.

<sup>540</sup> Carretera o autopista electrificada.

<sup>541</sup> Carretera urbana.

<sup>542</sup> Carretera pavimentada.

<sup>543</sup> Carril adicional.

<sup>544</sup> Carril adicional para circulación lenta.

<sup>545</sup> Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada.

<sup>546</sup> Carril bus.

---

*Este plan ha ido perdiendo parte de su vigencia debido a las numerosas transferencias de vías a las autonomías.*

<sup>539</sup> Carretera cuya superficie de rodadura está conformada por gravas o afirmado, suelos estabilizados o terreno natural. El art. 48.1.f) RGCir, modificado por el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, señala que la velocidad máxima en una vía no pavimentada es de 30 km/h. Es difícil que los conductores de bicicletas de montaña, de motos trial y enduro respeten ese límite en muchos tramos de esas vías.

<sup>540</sup> En algunos países se están instalando troleys en algunas autopistas por las que circulan camiones con pértigas enganchadas a un tendido eléctrico. La primera carretera de este tipo fue inaugurada en 2016 en el centro de Suecia, cerca de la ciudad de Gävle.

<sup>541</sup> Su definición se encuentra en la publicación "Carreteras urbanas, recomendaciones para su planeamiento y proyecto" del MOPT, de 1992. Considera carreteras urbanas a aquellas que:

- Canalizan movimientos de paso o de acceso provenientes del exterior de la ciudad cuya intensidad, si bien puede ser inferior a la de los vehículos estrictamente urbanos, no deja de ser apreciable. Para diferenciarlas a su vez, de las carreteras fuera de poblado, se considera que la carretera es urbana si es utilizada parcialmente por tráfico urbano, atraviesa áreas urbanas consolidadas o previstas por el ordenamiento urbanístico y genera impactos ambientales sobre el medio urbano próximo.

En esta clasificación se encuentran englobadas las "travesías de población".

<sup>542</sup> Carretera que cuenta con varias capas apiladas en su superficie para protegerla. Esas capas pueden ser de hormigón, asfalto, adoquines, etc. Ver definición 65 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>543</sup> Este término está definido en el Glosario de la Orden Circular 32/2012 Guía de nudos viarios, donde indica que es un "Carril que se añade a los carriles básicos en algunos tramos de la carretera para cumplir determinadas funciones". También se encuentra en el art. 42 del RGCir, que establece "En las calzadas con doble sentido de la circulación y arcenes, cuando la anchura de la plataforma lo permita, la autoridad encargada de la regulación del tráfico podrá habilitar un carril adicional de circulación en uno de los sentidos de la marcha, mediante la utilización de elementos provisionales de señalización y balizamiento, que modifiquen la zona de rodadura de los vehículos en el centro de la calzada.

La habilitación de este carril adicional circunstancial de circulación supone, mediante la utilización de ambos arcenes, disponer de dos carriles en un sentido de circulación y de uno en el otro. En cualquier caso, esta circunstancia estará "debidamente señalizada".

<sup>544</sup> Carril adicional en rampa y pendiente. Se permite la disposición por la derecha (carriles para circulación lenta), excepcionalmente, cuando se justifique suficientemente (Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras- 2016)

<sup>545</sup> El art. 160 del RGCir establece el contenido de la señal de carriles S-64: "Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista solo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de circulación".

<sup>546</sup> El TRLTSV no menciona el término y su definición la encontramos en la señal S-51: Carril reservado para autobuses, del artículo 160 del RGCir. Indica la prohibición a los conductores de los vehículos que no sean de transporte colectivo de circular por el carril indicado. La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. En los tramos en que la marca blanca longitudinal esté constituida, en el lado exterior de este carril, por una línea discontinua, se permite su utilización general exclusivamente para realizar alguna maniobra que no sea la de parar, estacionar, cambiar el sentido de la marcha o adelantar, dejando siempre preferencia a los autobuses y, en su caso, a los taxis.

<sup>547</sup> Carril central de espera.

<sup>548</sup> Carril compartido.

<sup>549</sup> Carril de aceleración o incorporación.

<sup>550</sup> Carriles de cambio de velocidad.

<sup>551</sup> Carril de deceleración o salida.

<sup>552</sup> Carril de trenzado.

---

No estaría permitida la circulación de autobuses de autoescuela cuando realizaran funciones de enseñanza o se estuviesen examinando, pero sí cuando transportaran alumnos de la autoescuela, por ejemplo, al centro de exámenes.

También debiera aclararse que una ordenanza municipal puede permitir que se añadan otros vehículos tales como los VTC o los coches de caballos.

<sup>547</sup> La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "Carril central de espera": "El carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar el tráfico".

<sup>548</sup> Este término no existe en el TRLTSV y es el carril que puede ser utilizado por más de un usuario vial: bus/taxi, bus/taxi/ciclos, peatones/ciclos, etc.

<sup>549</sup> Este término se encuentra en el art. 72.4 del RGCir: "Cuando un vehículo pretenda incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio del carril de incorporación, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada".

<sup>550</sup> Son aquellos destinados a facilitar la incorporación o abandono de una determinada vía por parte de los vehículos, denominándose de aceleración y de deceleración respectivamente.

<sup>551</sup> Debe penetrarse en él, si existe, lo antes posible cuando se desee abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía (art. 77 del RGCir).

<sup>552</sup> La Ley 37/2015, de 30 de septiembre, de Carreteras, incorpora la definición de "carril de trenzado" en su Anexo I, como "aquel que está constituido por la unión de un carril de aceleración y uno de deceleración consecutivo".

Coincide con lo dispuesto en la definición contenida en el glosario del Anexo 0 de la Orden Circular 32/2012 Guía de nudos viarios y en el apartado 8.6 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, sobre el trazado de las vías y sus características.

La Norma señala que la longitud efectiva de un carril de trenzado es aquella en la que están autorizadas las maniobras de trenzado y que coincide con la longitud de la marca vial discontinua. Para que pueda ser considerado y señalado como tal, la longitud máxima no será, salvo justificación en contrario mayor de 1.500 m.

En el supuesto que dos vehículos acaben circulando en paralelo, uno en el carril contiguo normal y otro en el de trenzado, el que abandone el carril es el que está obligado a cumplir con lo dispuesto en el art.74 RGCir: "2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule por el carril que se pretende ocupar". Y también con lo establecido en el art. 77 RGCir: "Para abandonar una autopista, autovía o cualquier otra vía, los conductores deberán circular con suficiente antelación por el carril más próximo a la salida y penetrar lo antes posible en el carril de deceleración, si existe".

Por ello el conductor que desee utilizar, para abandonar una vía, un carril de trenzado por el que circula otro vehículo debe respetar la preferencia que le asiste al vehículo que se mantiene circulando por aquél, dado que el primero, al abandonar el carril contiguo normal, es el único que varía su trayectoria y debiera introducirse lo antes posible para evitar acabar circulando en paralelo.

Lo normal es que en vez de acelerar (el art. 83.3 RGCir no lo considera un adelantamiento) es que reduzca su velocidad respecto al que se mantiene circulando en el carril de trenzado sin intención de abandonarlo.

El problema surge cuando al principio del carril de trenzado existe una señal de ceda el paso. El art. 151.2 RGCir indica que la señal R-1 de Ceda el Paso impone la obligación para todo conductor de **ceder el paso en la próxima intersección** a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.

Aquí nos encontramos con que el vehículo que circula por el carril de trenzado, sin salir de él, no se ve afectado por esa señal porque:

a) No existe una intersección a la que se esté aproximando, ya que no existen dos vías que se cruzan al mismo nivel.

<sup>553</sup> Carril en sentido contrario al habitual.

<sup>554</sup> Carril estrecho.

<sup>555</sup> Carril reservado.

<sup>556</sup> Carril reversible.

<sup>557</sup> Carril segregado.

<sup>558</sup> Carril VAO (para vehículos con alta ocupación).

b) No pretende incorporarse a ningún carril, ya que nunca abandona el que está utilizando.

Es decir, el vehículo que circula por el carril de trenzado, sin abandonarlo, no tiene que respetar la señal de ceda el paso, porque no le afecta y el vehículo que desea introducirse en el carril de trenzado, si se ve afectado por el artículo 74.2 RGCir.

Además, esa señal de "ceda el paso" nunca debe colocarse ya que la Norma 3.1-IC, ni en su apartado 8.6, ni en el apartado 9 que desarrolla el 8.6, ni en las figuras que se muestran para explicar cómo debe señalizarse (figuras 8.19, 9.1b, 9.5b, 9.12 b y c) aparece la señal de "ceda el paso".

No parece por ello que tampoco se de aplicación la obligación impuesta por el art. 132 RGCir al conductor que circula por el carril de trenzado: "2. Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación".

Sin embargo, atendiendo al significado literal de la señal de "ceda el paso", "aunque parezca estar en contradicción" el conductor del carril de trenzado debe respetarla y todo lo dispuesto en la Norma 3.1C o en el resto de los artículos del RGCir dejan de tener valor.

<sup>553</sup> Este término se encuentra en los art. 41 y 144 del RGCir. Son carriles, debidamente señalizados, en los que la autoridad encargada de la regulación del tráfico puede habilitar la circulación en sentido contrario al habitual, por razones de fluidez, cuando las calzadas disponen de más de un carril de circulación en cada sentido de marcha

<sup>554</sup> El art. 167.b del RGCir dice que es el que tiene menos de 3 m de anchura.

<sup>555</sup> La definición la encontramos en el artículo 170.c) del RGCir donde señala que una inscripción en un carril o zona reservada indica que ese carril o zona de la vía están reservados, temporal o permanentemente, para la circulación, parada o estacionamiento de determinados vehículos tales como autobuses, taxis y ciclos.

<sup>556</sup> Este término se encuentra en el art. 40 del RGCir, donde señala que " En las calzadas con doble sentido de la circulación, cuando las marcas dobles discontinuas delimiten un carril por ambos lados, indican que éste es reversible, es decir, que en él la circulación puede estar regulada en uno o en otro sentido mediante semáforos de carril u otros medios. Los conductores que circulen por dicho carril deberán llevar encendida, al menos, la luz de corto alcance o de cruce en sus vehículos tanto de día como de noche".

<sup>557</sup> Un carril segregado es aquel que se ubica dentro de la calzada, pero separado físicamente del resto del tráfico.

<sup>558</sup> Figuran en el art. 35.2) RGCir:

"Se entenderá por vehículos con alta ocupación aquellos automóviles destinados exclusivamente al transporte de personas, cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos, que estén ocupados por el número de personas que para cada tramo de la red viaria se fije de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo d) de este apartado. La utilización de los carriles para vehículos con alta ocupación (VAO) se atenderá a lo siguiente:

a) La utilización del carril habilitado para VAO queda limitada a motocicletas, turismos y vehículos mixtos adaptables, y está prohibida, por tanto, al resto de los vehículos y conjuntos de vehículos, incluidos los turismos con remolque, así como a peatones, ciclos, ciclomotores, vehículos de tracción animal y animales.

Los carriles para VAO podrán ser utilizados por los vehículos autorizados de acuerdo con el párrafo anterior, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, si el vehículo ostenta la señal V-15, y por autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y autobuses articulados, con independencia de su número de ocupantes, en las mismas condiciones de circulación establecidas para los VAO, de forma simultánea si así se indica en la relación de tramos a que se refiere el párrafo d).

b) La habilitación o reserva de uno o varios carriles para la circulación de VAO podrá ser permanente o temporal, con horario fijo o en función del estado de la circulación, según lo establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, quien, en circunstancias no habituales y por razones de seguridad vial o fluidez de la circulación, podrá permitir,

<sup>559</sup> Casco antiguo.

<sup>560</sup> Casco urbano.

<sup>561</sup> Casco urbano consolidado.

<sup>562</sup> Choque o colisión.

<sup>563</sup> Ciclocalle.

<sup>564</sup> Ciclocarril.

---

recomendar u ordenar a otros vehículos la utilización del carril reservado para aquellos, todo ello sin perjuicio de las competencias de los organismos titulares de las carreteras y, en su caso, de las sociedades concesionarias de aquéllas.

c) Los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía, podrán utilizar los carriles reservados.

d) El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, previo informe vinculante del organismo titular de la carretera, determinará los tramos de la red viaria en los que funcionarán carriles reservados para VAO, fijará las condiciones de utilización y publicará, en la forma prevista en el artículo 39.4, la relación de tramos de la red viaria en los que se habiliten dichos carriles”.

Los carriles bus-VAO se localizan en:

- Madrid: calzada central de la carretera A-6, km 6 al 20. Horario de lunes a viernes: de 6h a 11:30h en dirección Madrid y de 13:30h a 22h en dirección Las Rozas (viernes acceso libre sentido salida). Los fines de semana se permite el acceso libre en determinadas horas y sentidos.

- Granada: carriles izquierdos en ambos sentidos de la carretera GR-3211.

- Ripollet-Barcelona: dos carriles en la C-58 entre Ripollet y la avenida Meridiana. Horario de uso: de lunes a viernes de 6:30 a 13h en sentido entrada a Barcelona y de 16h a 22h en sentido de salida. Los fines de semana o festivos se abrirán en función de las necesidades.

<sup>559</sup> Es el núcleo histórico y monumental de las ciudades anteriores a los ensanches del siglo XIX y principios del XX.

<sup>560</sup> El centro de la ciudad en una terminología más bien física o geográfica, pero no urbanística. (Alejandro J. Criado Sánchez).

El DLE lo define como: conjunto de edificaciones de una ciudad, hasta donde termina su agrupación.

La Ley del Suelo de 1956 lo había definido en su art. 14 como “los sectores urbanizados a medida que la construcción ocupe dos terceras partes de la edificable en cada polígono”.

En algunos países iberoamericanos se denomina también “ejido urbano” aunque el DEL considera “ejido” al campo común de un pueblo, lindante con él, que no se labra, y donde suelen reunirse los ganados o establecerse las eras.

<sup>561</sup> Constituido por el núcleo de edificaciones agrupadas en forma normal, produciendo una trama claramente consolidada (Diputación de Salamanca. Texto refundido de la revisión de las normas subsidiarias y complementarias de ámbito provincial de Salamanca)

<sup>562</sup> Es el impacto que sufre un vehículo contra elementos fijos de la vía, tales como farolas, árboles y otros objetos que forman parte de la infraestructura de la vía, o que, sin formar parte de ésta, se encuentran en la trayectoria del vehículo (troncos, rocas, etc.), o bien el impacto de un vehículo en movimiento contra otro que se encuentre estacionado. Aunque ahora se prefiere el término “colisión” se utilizaba con naturalidad, por ejemplo, en el Código de Circulación de 1934 (art. 59).

<sup>563</sup> Es una calle estrecha para uso ciclista con un sólo sentido y un solo carril.

<sup>564</sup> Se han empezado a instalar en varias ciudades y debía estar contemplado en el RGCir. Un ciclocarril es un carril de la calzada en el que específicamente coexisten las bicicletas con otros automóviles. Se reconoce por las señales verticales y las marcas viales que se pintan en el mismo con un límite de velocidad de 30 km/h (aunque ninguna norma estatal lo establece), una bicicleta (debería ser la marca vial de vía ciclista que figura en el Anexo I, apartado 6.4 del RGCir) y dos chevrones o galones de ángulo abierto, denominados en inglés sharrows (de share, compartir, y arrows, flechas). Es el carril más a la derecha de los disponibles en la calle, excepto el carril bus-taxi.

565 Ciclorruta.

566 Ciclopista.

567 Ciclovía.

568 Cochera.

569 Concesionario de autopistas.

570 Conexión a una carretera.

571 Congestión

572 Convergencia.

---

*Si la calzada constase de un solo ciclocarril, sería considerada una ciclovía, tal como se puede ver en el Manual sobre límites de velocidad urbanos editado conjuntamente por la DGT y la FEMP.*

*El apartado 7.34 “Distancia mínima entre vehículos”, de la Norma 8.1-IC, indica “En tramos que por sus particulares circunstancias presenten un mayor riesgo de accidentes por alcance, se implantará la marca vial denominada galón tal y como especifica la nota de servicio 1/2011 sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance. Esta marca vial se acompañará con un cartel informativo (figura 256) cuyas características y disposición se recoge en la citada nota de servicio.” Esa figura 256 sólo incluye turismos y camiones y debiera contemplarse la posibilidad de que incluyese el panel complementario S-880 con la silueta de una bicicleta. Si no se hace tal vez sea porque no existe ninguna señal o marca vial de bicicleta que permita el uso compartido de la vía, tramo o carril, con otros vehículos. Sólo la ausencia de cualquier señal o marca vial relativa a su uso exclusivo por ciclos permite ese uso compartido.*

<sup>565</sup> *Es el nombre que reciben en Iberoamérica las vías ciclistas.*

<sup>566</sup> *Es el nombre que recibe en Iberoamérica la senda ciclable.*

<sup>567</sup> *Son términos usados en Iberoamérica, según el DLE, para designar un “carril-bici” aunque alguno de ellos ya figura en la normativa de ciudades como Valladolid. Ciclovía se refiere a las vías urbanas, ciclorruta a las interurbanas y ciclopista a las vías no asfaltadas.*

*Convendría definirlo en España porque este término, por ejemplo, figura en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas, que se aplican a partir del 11.05.2021 y que fue editado por la DGT y la FEMP. En ese Manual, aunque no la define, muestra que se trata de una calzada de un sólo carril compartido por ciclos y demás vehículos.*

<sup>568</sup> *Es un término que no está definido pero que sin embargo figura en el art. 1.2.c) del RGCir. En algunos países americanos es el equivalente a una plaza de garaje. El DLE dice que es “un sitio donde se encierran los coches y autobuses”.*

<sup>569</sup> *Se encargan de la construcción, conservación y explotación en régimen de concesión de las autopistas en España. Estas sociedades concesionarias están constituidas o participadas por una sola empresa matriz o por varias empresas de actividades vinculadas a infraestructuras de transporte. El periodo y las condiciones de explotación de las concesiones, vienen determinadas por la administración central o autonómica de la que dependa cada autopista. La gran mayoría de las autopistas en España pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, y solo unas pocas dependen de alguna comunidad autónoma.*

<sup>570</sup> *La Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras la define como “Entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo **que tenga** la consideración de carretera”.*

<sup>571</sup> *La congestión se produce cuando el número de vehículos en una vía supera la capacidad total que puede soportar la misma. Es decir, se produce cuando el tráfico se detiene o ralentiza notablemente por la presencia excesiva de vehículos en la corriente circulatoria. Es lo que se conoce popularmente como “atasco”. A veces estas congestiones se conocen como “cuellos de botella”. Estas situaciones están provocadas por obras, pero, a veces, también por la proximidad de entradas y salidas de una vía que hace que el flujo de vehículos funcione “a tirones”. También tenemos que tener en cuenta el **efecto acordeón**, pues en una retención, tras una detención o un frenazo, la circulación se reanuda con más retraso cuanto más atrás se esté en la fila. Y es que desde el primero, cada coche tarda un segundo más en arrancar respecto al que le precede y así hasta el último de la cola.*

<sup>572</sup> *La aplicación ARENA indica que es la unión de flujos de tráfico.*

<sup>573</sup> *Corredor de emergencia.*

<sup>574</sup> *Cruce.*

<sup>575</sup> *Cruce inteligente.*

<sup>576</sup> *Cruz de San Andrés.*

<sup>577</sup> *Cuneta.*

<sup>578</sup> *Curva de visibilidad reducida.*

<sup>579</sup> *Curva.*

<sup>580</sup> *Datos del movimiento de los vehículos.*

---

<sup>573</sup> *En algunos países europeos, como es el caso de Alemania, Austria, Chequia, en caso de emergencia por accidente, los conductores desplazan sus vehículos, utilizando también el arcén, a los laterales para dejar un corredor libre por el que pueden circular los vehículos de emergencia. Esta forma de actuar figura en el Código de Circulación de esos países.*

*En España el comportamiento en esos casos está descrito en el art. Artículo 69 RGCir, que señala: “Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso”.*

*Por ello es muy importante no utilizar cascos de música, ya que podría no escucharse la aproximación de un vehículo de emergencia.*

*En caso de no respetar lo dispuesto en este artículo el conductor sería denunciado por la falta grave contemplada en el art. 76c) TRLTSV.*

<sup>574</sup> *Es una intersección o encuentro de vías. El Código de la Circulación lo consideraba un “sitio donde se encuentran dos caminos: si uno de ellos nace o termina en el sitio, se denomina bifurcación”.*

*El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo definía como: “El punto de encuentro de dos o más vías públicas”.*

<sup>575</sup> *La Instrucción 20/tv-110, de 28.02.2020, lo define como: “un conjunto de equipamientos sincronizados, dispuestos en los ramales y tronco de una intersección, que permiten detectar la presencia de un vehículo que se aproxima a la misma desde la vía secundaria, alertando de ello en la vía principal mediante señalización dinámica. Tiene como vocación maximizar la credibilidad de la señalización mediante un sistema adaptativo y circunstancial”.*

<sup>576</sup> *Es un término que no figura en la normativa española de tráfico. Es una cruz en forma de aspa que señala el límite de la zona del cruce ferroviario, dentro de la cual rige la prioridad de paso del ferrocarril.*

<sup>577</sup> *Zanja longitudinal abierta en el terreno a cada lado de la plataforma con el fin de recibir y canalizar aguas de lluvia.*

<sup>578</sup> *En normas no vigentes tales como el Código de la Circulación de 1934 y el Decreto de 22.07.1958 encontramos la explicación de este término: “Aquella que no permite ver el ancho total de la calzada en una longitud mínima de doscientos metros”.*

*La Orden 8.1-IC sobre señalización vertical se ocupa en su apartado 8 de la señalización y balizamiento en curvas. En el caso de que tengan visibilidad reducida se señalarán con paneles compuestos con franjas de material retrorreflectante blanco sobre fondo de color azul y se colocaran 1, 2 0 3 en función de la visibilidad existente.*

<sup>579</sup> *El Código de la Circulación de 1934 la calificaba como el “Trozo en el cual una vía urbana o interurbana cambia de dirección y el Decreto de 22.07.1958 la definía como: “Tramo de la vía pública en que ésta cambia de dirección”.*

<sup>580</sup> *En inglés se conoce como “Floating car data” o “Floating cellular data”. Es un conjunto de datos sobre un vehículo en desplazamiento: la localización GPS del vehículo, su sentido de marcha, su velocidad instantánea, su identificación única, la actualización en segundos de los datos, etc. Se asigna un identificador a cada vehículo, aunque los datos se toman de forma anónima. Se puede seguir a un vehículo durante todo su trayecto. Estos datos pueden ser utilizados para estimar el tiempo de recorrido sobre un tramo concreto y así poder comunicar a los automovilistas el tiempo que necesitan para recorrerlo. También detectan los atascos y los conductores reciben propuestas de desviación para evitarlos. Estos datos ayudan a la mejora de la gestión de las carreteras y a proponer mejoras en ellas.*

- <sup>581</sup> *Deslumbramiento.*
- <sup>582</sup> *Desplazamiento.*
- <sup>583</sup> *Dirección.*
- <sup>584</sup> *Dispositivo situado en la vía, de funcionamiento automático.*
- <sup>585</sup> *Distancia de detención.*
- <sup>586</sup> *Distancia de frenado.*
- <sup>587</sup> *Distancia de reacción.*
- <sup>588</sup> *Distancia de seguridad.*
- <sup>589</sup> *Distintivo.*
- <sup>590</sup> *Ecomovilidad.*
- <sup>591</sup> *Elementos funcionales de la carretera.*

---

<sup>581</sup> Según el DEL es una turbación de la vista por luz excesiva o repentina.

<sup>582</sup> Tiempo que se emplea y espacio que se recorre para ir de un lugar a otro.

<sup>583</sup> Vía sobre la que se mueven usuarios viales, que puede tener un único sentido o ser recorrida en dos sentidos opuestos. "Cambiar de dirección" significa dirigirse a otra vía por la derecha o la izquierda.

<sup>584</sup> Los radares fijos y móviles, las cámaras de video y cualquier otro dispositivo de medición que funcione automáticamente y que proporcione las pruebas materiales de la infracción cometida.

<sup>585</sup> Es la suma de la distancia recorrida durante el tiempo de reacción más la distancia de frenado.

<sup>586</sup> Es el espacio que recorre el vehículo desde que accionamos el freno hasta su detención total. La distancia de frenado depende de tres factores: a) de la carga del vehículo; b) de la adherencia; c) de la velocidad.

<sup>587</sup> Es la distancia que recorre el vehículo desde que el conductor percibe el peligro hasta que reacciona pisando el pedal de freno.

<sup>588</sup> La definición la encontramos en el artículo 54 del Reglamento General de Circulación, y es el espacio libre que todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

<sup>589</sup> Término utilizado para indicar la pegatina o viñeta que contiene la señal V-19 y que sirve para indicar que se ha superado la ITV favorablemente. También la ley utiliza este término para la tarjeta de discapacitados, para los tickets horarios de estacionamiento, para indicar la contaminación que produce un vehículo, etc. En Iberoamérica se utiliza también la palabra "oblea".

<sup>590</sup> Utilización de medios de transporte eficientes, saludables y seguros. Dentro de la Ecomovilidad estarían incluidas las líneas de metro. Entre las iniciativas recientes están las pruebas que se llevan a cabo en algunos países europeos con camiones circulando utilizando un tendido eléctrico.

Una interesante iniciativa está prevista con la puesta en marcha de la "Great City" en el distrito de Tianfu, que será una ciudad satélite de Chengdus (China). Será construida sobre apenas 1,3 km<sup>2</sup>, para alojar 80.000 habitantes, con una densidad de 62.000 personas por km<sup>2</sup>. Una de las claves de su éxito está en que ningún lugar está alejado del centro más de 10 minutos a pie.

<sup>591</sup> Según el art. 3 de la Norma 3.1 IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras:

"1. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios.

No tienen consideración de elementos funcionales las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico y otros medios técnicos de vigilancia y disciplina del mismo".

<sup>592</sup> Embotellamiento

<sup>593</sup> Encuentro de vías.

<sup>594</sup> Equipamiento vial.

<sup>595</sup> Espejo de seguridad convexos.

<sup>596</sup> Estación de peaje.

<sup>597</sup> Estación de pesaje.

<sup>598</sup> Estacionamiento bilateral.

<sup>599</sup> Estacionamiento en batería.

---

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquella, forman parte del dominio público y su gestión y explotación corresponden al Ministerio de Fomento.

<sup>592</sup> Se produce cuando la vía no tiene la anchura suficiente para que pasen todos los vehículos o porque se estrecha por diseño, por obras o por otras causas.

<sup>593</sup> Término que encontramos en el artículo 43.2 del RGCir y que ya figuraba en el artículo 22 de la redacción inicial del Código de la Circulación de 1934.

<sup>594</sup> Todo objeto, señal o marca situada en la vía que facilite información a los usuarios, los proteja, regule la circulación vial y favorezca el comportamiento correcto de los distintos intervinientes en la corriente circulatoria.

<sup>595</sup> Se utilizan en calles con cruces peligrosos o con difícil visibilidad y también los encontramos a la salida de garajes. En España, a pesar de su incidencia en la seguridad vial, no están regulados ni en la Ley ni en sus reglamentos y son los ayuntamientos los que autorizan su instalación en los núcleos urbanos.

Por otra parte, el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo, ignora este tipo de señalización.

En materia de seguridad contra impactos se les aplica la normativa ISO-179-1.

La disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, señala que "Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente **la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones** en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos".

Las SUA (Seguridad de Utilización y Accesibilidad) se consideran documentos básicos (DB) del Código Técnico de Edificación. El Ministerio de Fomento ha publicado una serie de documentos de apoyo (DA) que, aunque no son obligatorios, conforman, junto con el texto articulado del Código, el marco regulador aplicable. Estos documentos básicos comentan las SUA. La última versión es de 20.12.2019 y no modifica la SUA 7 en lo relativo a los espejos convexos.

<https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DccSUA.pdf>

Establecen en la SUA 7 que "En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos "de uso Aparcamiento" se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos. Los dispositivos de alerta pueden consistir **en espejos**, detectores de movimiento, indicadores luminosos de presencia, etc."

El TRLTSV establece como infracción grave en el art. 76.y) "no instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos en los términos legal y reglamentariamente previstos".

En Francia están regulados en el art. 14 de la Instrucción ministerial sobre señalización vial, de 22.10.1963 y también Austria los contempla en el art. 31 del StVO (RGCir).

<sup>596</sup> Se denomina peaje al pago que se efectúa como derecho para poder circular por una vía. Normalmente las tarifas de peaje se pagan en estaciones de peaje ubicadas en la vía que constan de cabinas y sistemas de telepeaje y una explanada para facilitar la colocación de los vehículos y los controles de las autoridades de tráfico.

<sup>597</sup> Lugar habilitado para el pesaje, especialmente de camiones y vehículos comerciales. Las estaciones de pesaje pueden ser fijas o móviles.

<sup>598</sup> Es cuando se permite el estacionamiento en ambos laterales de la vía.

<sup>599</sup> El Código de la Circulación de 1934 señalaba: "Se entenderá por estacionamiento en batería aquel en que los vehículos se coloquen paralelamente unos a otros, perpendicular u oblicuamente a la acera". Numerosas

<sup>600</sup> Estacionamiento en doble fila.

<sup>601</sup> Estacionamiento en fila, paralelo o cordón.

<sup>602</sup> Estacionamiento en oblicuo, en diagonal, en espiga, semibatería o a 45°.

<sup>603</sup> Estacionamiento habitual.

<sup>604</sup> Estacionamiento limitado.

<sup>605</sup> Estacionamiento o aparcamiento disuasorio.

<sup>606</sup> Estrada.

<sup>607</sup> Foto-rojo.

---

Ordenanzas municipales lo definen como: “aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera”.

Una sentencia del Tribunal Supremo Federal Alemán (expediente número 4 StR 93/62) permite que los turismos muy cortos, como es el Smart, puedan estacionar en batería, siempre que lo hagan de forma óptima, en aquellos lugares en que sólo está permitido estacionar en fila o cordón.

<sup>600</sup> Se entiende estacionamiento en doble fila cuando el vehículo está más de dos minutos, detenido en paralelo a otro u otros vehículos estacionados (o hueco equivalente), en el mismo lugar y que no sea debido a circunstancias del tráfico, de modo que les obstaculiza la salida e invade parte del carril.

En otros países, como Alemania, la parada tiene un tiempo máximo de 3 minutos (art. 12 StVO).

<sup>601</sup> Se denomina estacionamiento en fila o cordón, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera (numerosas ordenanzas municipales). Sería interesante que se estableciese la distancia máxima a la que puede estar de la acera y una distancia mínima con respecto al vehículo que está delante o detrás. En algunos países la norma dice, por ejemplo: El estacionamiento debe realizarse con una separación de las ruedas a una distancia no mayor de 20 centímetros del cordón, y a una distancia entre paragolpes de 50 centímetros como mínimo.

<sup>602</sup> Numerosas Ordenanzas municipales lo definen como “aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera”.

<sup>603</sup> Es un término que figura en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En él se establece, en su artículo 2: “1. Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, ...

Se entiende que **el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:**

a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.

b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.

c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario”.

<sup>604</sup> Zona reservada para estacionar vehículos durante el tiempo contratado.

<sup>605</sup> Son estacionamientos para automóviles situados en la periferia de grandes ciudades cuyo fin es alentar a los conductores para que dejen allí su vehículo privado y accedan al centro mediante el transporte público (en inglés se denominan “Park & Ride” o “Incentive parking”).

<sup>606</sup> Este término sigue figurando en el DLE como “Camino o vía que resulta de hollar la tierra”. Proviene del término latino “strata” (vía pavimentada). En español su uso se perdió, pero se mantiene por ejemplo en el idioma galaico-portugués como equivalente a carretera y en idioma inglés o alemán como equivalente a calle, en la forma “street” y “Straße”.

<sup>607</sup> El sistema consiste en fotografiar al vehículo que se salta un semáforo cuando se produce el cambio de ámbar a rojo, lo que es considerado una infracción grave.

La Sala Tercera del Tribunal Supremo en una sentencia, fechada el 12 de noviembre de 2015, no admitió el recurso de casación interpuesto por el Ayuntamiento de San Sebastián contra la sentencia de 27 de noviembre de 2014 del Juzgado de lo Contencioso -**Administrativo número 2 de la capital guipuzcoana, que decretaba la nulidad de una sanción** de tráfico basada en un semáforo 'foto-rojo' situado en San Sebastián.

Declaro que no es válida porque no consta el cumplimiento del requisito previsto en el Art. 70.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado) cuando señala que los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a la normativa de tráfico estarán sometidos a control metrológico en los términos establecidos por la Ley 3/1985, de 18 de marzo, (derogada) de Metrología y su normativa de desarrollo...". Dice igualmente que es exigible que el dispositivo de captación quede sujeto al control técnico para que las fotos que obtiene tengan valor probatorio. También deja constancia que contrariamente a lo que sostienen los ayuntamientos sancionadores, estos sistemas sí emplean parámetros sujetos a medición, en cuanto que recogen el lapso de tiempo que transcurre entre las fases verde, ámbar y rojo y a más abundamiento el tiempo que transcurre desde que se activa el dispositivo o del tiempo en que se seleccionan las imágenes captadas.

Ahora debe tenerse en cuenta la vigente Ley 32/2014 de Metrología, de 22 de diciembre y el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla esta Ley.

Los diarios españoles se hacen eco el 05.01.2018, de una Sentencia del Supremo en la que confirma la ilegalidad de los sistemas de radar de semáforo y las multas que llevan aparejadas, al tratarse de un aparato poco fiable y sin los controles mínimos requeridos. Entre otros motivos, la falta de regulación de la duración para el cambio de color de los discos permite al Alto Tribunal considerar este tipo de radares, y sus multas, como ilegales ya que según el fundamento de derecho primero, el Ayuntamiento de Catarroja (Valencia) "ha sostenido, en relación al sistema de captación llamado 'foto-rojo', que no está sujeto a control metrológico, al no pesar, contar ni medir nada, y asimismo se remite a un oficio emitido por persona no identificada que no certificado, remitido por el Centro de Control Metrológico, en cuanto a su contenido. Este oficio sostiene que el dispositivo 'foto-rojo' no está sometido a control metrológico del Estado, fundado en que no hay regulación específica alguna en el campo metrológico para estos aparatos. Sin embargo, como se desprende de la Ley, su sometimiento a control metrológico no depende de que exista o no desarrollo reglamentario o técnico para ellos, sino **que efectivamente cumplan tales funciones de constar, pesar o medir utilizadas a efectos administrativos sancionadores, como en este caso**".

La página "aeclub.org" se hace eco de una sentencia de 15 de enero de 2019, en la que el juez del juzgado contencioso-administrativo núm. 1 de Bilbao, anuló una multa de "foto-rojo". El juez considera, en contra de lo que sostiene el Ayuntamiento de Bilbao, que el sistema 'foto-rojo' hace mediciones y que, "al no estar sometidas a control metrológico alguno, debiendo estarlo conforme a lo dispuesto en el artículo 8.1 de la Ley de Metrología o, en su defecto a un control oficial, no constituyen medio de prueba en un expediente administrativo sancionador por infracciones al ordenamiento en materia de tráfico". El juez destaca que la infracción "no ha sido apreciada directamente al tiempo de su comisión por ningún agente de la autoridad a efectos de aplicar la presunción de veracidad". Además, apunta que no existe "garantía alguna de la regularidad del aparato y de su estado". Por ello anuló la sanción de 200 € y la detracción de 4 puntos que el Ayuntamiento de Bilbao le había impuesto por rebasar el semáforo.

La sentencia sigue la senda del Tribunal Supremo en la discusión que se viene planteando desde hace años en toda España acerca de si el aparato que se utiliza en el control de infracciones a los semáforos, denominado "foto-rojo", se encuentra sometido o no al control metrológico del Estado "con las consecuencias que pueden derivarse en caso de llegar a una u otra conclusión".

Por todos estos motivos se publicó se haya publicado la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida. En el Anexo XII, Apéndice 1.15 se indica que: "Un cinemómetro combinado con sistema de vigilancia para la fase roja de semáforo (foto-rojo) funcionará como foto-rojo solo cuando se encuentre en la fase roja y cambiará automáticamente para funcionar como cinemómetro cuando no lo esté".

En su punto 1.15.v indica: "Las evidencias de infracción se documentarán mediante una secuencia de fotos, al menos cuatro fotografías que recojan una imagen de la parte trasera del vehículo y la luz roja del semáforo en las situaciones de vehículo antes de la línea de parada, vehículo sobrepasando la línea de parada y vehículo sobrepasado el cruce o paso de peatones completamente. Los registros fotográficos indicarán el tiempo en el que se tomaron las fotografías, el tiempo en el que el semáforo se puso en rojo y el tiempo en el que el vehículo cruzó la línea de parada. El tiempo se indicará con una resolución de 0,01 segundos".

Es decir, los dispositivos modernos también funcionan como cinemómetros.

<sup>608</sup> Espacio sin edificaciones o con edificios aislados cuyas vías están situadas después de la señal de fin de poblado y antes de una nueva señal de entrada a poblado.

<sup>609</sup> Giro a la indonesia.

<sup>610</sup> Guías Sonoras Longitudinales Fresadas (GSLF).

<sup>611</sup> Hecho de la circulación.

<sup>612</sup> Hidrante.

<sup>613</sup> Hidroplaneo o aquaplaning.

---

<sup>609</sup> Disposición de las trayectorias de dos giros a la izquierda opuestos en la que ambos se pueden realizar simultáneamente sin interferirse, pues las trayectorias no se cruzan y cada vehículo pasa por la derecha del otro.

<sup>610</sup> Su definición figura en la Instrucción 18/RV-102 de la DGT donde se señala que "Las GSLF con carácter general pueden encuadrarse como una medida de ordenación y guiado del tráfico, que sin modificar sustancialmente la infraestructura, mediante una serie de bandas fresadas, dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertando a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles.

Pueden separar sentidos, carriles o de advertencia de borde de calzada.

Si tenemos en cuenta su perfil longitudinal y perfil transversal, se clasifican en: sinusoidales, paralelogramos o trapecoides.

Si nos atenemos a disposición longitudinal, se dividen en: continuas y discontinuas.

<sup>611</sup> El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor entiende por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Según la Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018 el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 (derogada) relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, también comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

Esta Directiva ha sido sustituida por la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

La Sentencia del Tribunal Supremo 415/2015, 1 de Julio de 2015 considera que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo.

El propio TRLTSV incluye los art. 39 y 40 en la Sección 7ª del Capítulo II dedicado a la "circulación de vehículos".

No tienen la consideración de "hechos de la circulación" en relación con la LRCSCVM, en primer lugar, los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción de un seguro especial, en segundo lugar, los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, en tercer, y último lugar, no tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial.

<sup>612</sup> Hidrante exterior al sistema de extinción de incendios situado en el exterior de los edificios y destinado a suministrar agua procedente de la red de abastecimiento a mangueras, tanques o bombas de los servicios de extinción de incendios. Los hidrantes exteriores pueden ser del tipo columna hidrante al exterior o hidrante en arqueta. **Los hidrantes deberán estar situados en lugares fácilmente accesibles, fuera de espacios destinados a la circulación y estacionamiento de vehículos y debidamente señalizados.**

<sup>613</sup> Efecto causado por el agua acumulada en la calzada que provoca que los neumáticos pierdan temporalmente contacto con el suelo, haciendo que las ruedas se deslicen sin que pueda controlar el conductor la dirección y los frenos.

<sup>614</sup> *Inmovilización.*

<sup>615</sup> *Efecto cremallera o intercalación de vehículos.*

<sup>616</sup> *Intersección con circulación giratoria.*

<sup>617</sup> *Intersección con prioridad.*

<sup>618</sup> *Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha.*

<sup>619</sup> *Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda.*

<sup>620</sup> *Intersección con prioridad sobre vía a la derecha.*

<sup>621</sup> *Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda.*

<sup>622</sup> *Intersección en cruz.*

<sup>623</sup> *Intersección en forma de T.*

<sup>624</sup> *Intersección en forma de X.*

---

<sup>614</sup> *Es la actuación sobre un vehículo para impedir su movimiento, pero sería interesante que se definiese aclarando de ese modo el artículo 104 del TRLTSV. Tiene las siguientes características:*

- a) Es una medida provisional que se puede tomar en el marco del procedimiento sancionador en materia de tráfico.*
- b) Su aplicación exige la comisión de una presunta infracción.*
- c) Sólo puede adoptarse en los supuestos establecidos en el art. 104 del TRLTSV.*
- d) Esta medida se tiene que levantar en el momento en que cese la causa que la ha originado.*

*Si el vehículo inmovilizado fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización se sustituirá por la prohibición de uso por parte del presunto infractor (art. 104.7 TRLTSV).*

<sup>615</sup> *En varios países europeos cuando se produce un atasco de tráfico en una incorporación a una vía se debe utilizar el sistema denominado “cremallera”, que la DGT llama “efecto cremallera”, y que significa que los vehículos deben insertarse (intercalarse) alternativamente, sin importar quien llega circulando por la derecha. En Alemania esa norma se introdujo en 2001 y se enseña en las autoescuelas.*

<sup>616</sup> *Información contenida en la señal P4: intersección donde la circulación se efectúa de forma giratoria en el sentido de las flechas.*

<sup>617</sup> *Definición contenida en la señal P-1: Intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

<sup>618</sup> *Información contenida en la señal P1.c): una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

<sup>619</sup> *Información contenida en la señal P1.d): una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

<sup>620</sup> *Definición contenida en la señal P-1. a: una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

<sup>621</sup> *Definición contenida en la señal P-1. b): una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.*

<sup>622</sup> *En esas recomendaciones se clasifica como “una intersección de cuatro ramales cuando el ángulo mínimo sea superior a 60°.*

<sup>623</sup> *En las recomendaciones para el proyecto de intersecciones de la Dirección General de Carreteras se define como “una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos ramales sea superior a 60°).*

*En la Orden Circular 32/2012 dedicada a los nudos viarios, señala en su apartado 5.2.1) que “Si dos de las tres patas que concurren en la intersección son funcionalmente mucho más importantes que la otra, se trata de una **intersección en T**, en la que las dos primeras patas forman la vía prioritaria, y la tercera la no prioritaria”.*

<sup>624</sup> *Ídem. cuando alguno de los ángulos sea inferior a 60°.*

<sup>625</sup> *Intersección en Y.*

<sup>626</sup> *Intervalo aconsejado de velocidades.*

<sup>627</sup> *Isleta.*

<sup>628</sup> *Isleta delimitadora de vado.*

<sup>629</sup> *Itinerario.*

<sup>630</sup> *Itinerario peatonal.*

<sup>631</sup> *Itinerario peatonal accesible.*

---

<sup>625</sup> *En esas mismas recomendaciones se define como “una intersección de tres ramales cuando el ángulo mínimo entre dos de ellos sea inferior a 60°”.*

<sup>626</sup> *Recomienda mantener la velocidad entre los valores indicados, siempre que las condiciones meteorológicas y ambientales de la vía y de la circulación sean buenas.*

<sup>627</sup> *Su definición tampoco figura en el RGCir, y no hay unanimidad sobre su significado. El DLE la considera simplemente como un diminutivo de isla e ignora el término en relación con el tráfico. Esta palabra sólo se encuentra una vez en la Ley 37/2015, de Carreteras y en su Reglamento, pero sin aclarar lo que significa. Una pista de cuál es su utilidad nos la da el art. 91 e) del RGCir ya que la incluye dentro de los “elementos de canalización del tráfico”.*

*La norma técnica de proyectos de carreteras del País Vasco, por su parte, indica que las isletas se materializan físicamente mediante bordillos y las zonas prohibidas al tráfico sólo por marcas viales.*

*Para conocer su significado tenemos que acudir a las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones, del MOP, de 1967 donde se define isleta como “Área, bien definida, situada entre las vías de circulación y destinada a guiar el movimiento de vehículos y peatones” y a la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.11C Trazado, de la Instrucción de Carreteras la define como “Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado solo por marcas viales y, en su caso, por captafaros o también por bordillos”.*

*Otra definición la encontramos en el Diccionario de la Real Academia de Ingeniería: “Zona de la calzada marcada en el pavimento con pintura o separada con bordillos, situada entre los carriles de circulación cuyo objeto es guiar el movimiento de los vehículos y/o servir de refugio a los peatones”.*

<sup>628</sup> *Son isletas prefabricadas, normalmente de formato triangular, con un soporte de hormigón armado y un panel formado por una horquilla de tubo de acero y una chapa del mismo material, y tienen como fin facilitar la entrada a los garajes y evitar que otros vehículos estacionen ocupando parte de la entrada del garaje de un edificio que está amparado por una señal de vado. Lamentablemente no están reguladas en la ley ni en ninguno de sus reglamentos de desarrollo. Su colocación exige autorización municipal.*

<sup>629</sup> *“Itinerario” se encuentra, en los tres primeros lugares de la definición en el DLE, como:*

- *Perteneciente o relativo a un camino.*
- *Dirección y descripción de un camino con expresión de los lugares, accidentes, paradas, etc., que existen a lo largo de él.*
- *Ruta que se sigue para llegar a un lugar.*

<sup>630</sup> *La Orden TAM/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados señala en su art. 4 que se denomina itinerario peatonal a la parte de la zona de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas entre éstas y los vehículos.*

<sup>631</sup> *La Orden TAM/851/2021, en su art. 5 establece:*

*“3. En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía”. Es decir, permite que la acera esté al mismo nivel que la calzada, aunque deben estar claramente diferenciadas.*

*Y en su art. 45 indica: 1. En las zonas de uso peatonal se deberá usar pavimento táctil indicador para orientar, dirigir y advertir a las personas, disponiéndose franjas de acabado, orientación y ancho variable, tal y como se regulan en el artículo 46.2. El pavimento táctil indicador permitirá una fácil detección y recepción de información*

<sup>632</sup> *Itinerario seguro.*

<sup>633</sup> *Itinerarios de interés general.*

<sup>634</sup> *Jerarquía vial.*

<sup>635</sup> *Lugar de estacionamiento con limitación horaria.*

<sup>636</sup> *Maniobra.*

<sup>637</sup> *Marca vial o señalización horizontal.*

---

mediante el pie o bastones de personas con discapacidad visual, sin que constituya peligro para el tránsito peatonal en su conjunto. Contrastará, tanto cromáticamente como en textura, de modo suficiente con el suelo circundante y, excepto en el caso previsto en el apartado 5 del artículo siguiente, se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:

**a) Pavimento táctil indicador direccional**, para señalar encaminamiento o guía, así como proximidad a elementos para el cambio de nivel. Estará constituido por piezas o materiales con un acabado superficial de acanaladuras rectas y paralelas, cuya altura será de 4 mm.

**b) Pavimento táctil indicador de advertencia**, para señalar proximidad a puntos de peligro o puntos de decisión. Estará constituido por piezas o materiales con botones sin aristas vivas, de forma troncocónica, cúpula truncada o funcionalmente equivalente cuya altura será de 4 mm. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.

<sup>632</sup> *Recorrido urbano protegido para facilitar la movilidad y accesibilidad de un determinado grupo de usuarios viales, especialmente peatones y/o ciclistas.*

<sup>633</sup> **Itinerarios de interés general.** Son aquellos en los que concurre alguna de las siguientes circunstancias:

- Formar parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes Convenios.
- Constituir el acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.
- Servir de acceso a los principales pasos fronterizos.
- Enlazar las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido (Art. 11 Reglamento General. de Carreteras).

<sup>634</sup> *Consiste en asignar una mayor o menor importancia a cada vía en la distribución del tráfico.*

<sup>635</sup> *Este término está sin definir y figura en los artículos 40.2.b) y 105.1.g).*

<sup>636</sup> *El "Manual del Conductor" editado por la DGT la define como "cualquier variación sensible de la situación o posición del vehículo en la calzada". Es mucho más precisa que la definición contenida en el DLE, donde indica que "son operaciones que se hacen con el vehículo para cambiar de rumbo".*

<sup>637</sup> *Figuran en los artículos 166 al 172 del RGCir. Según la Norma 8.2-IC, las marcas viales son líneas o figuras, aplicadas sobre el pavimento, que tienen por misión satisfacer una o varias de las siguientes funciones:*

*-Delimitar carriles de circulación.*

*-Separar sentidos de circulación.*

*-Indicar el borde de la calzada.*

*-Delimitar zonas excluidas a la circulación regular de vehículos.*

*-Reglamentar la circulación, especialmente el adelantamiento, la parada y el estacionamiento.*

*-Completar o precisar el significado de señales verticales y semáforos.*

*-Repetir o recordar una señal vertical.*

*-Permitir los movimientos indicados.*

*-Anunciar, guiar y orientar a los usuarios.*

*El fin inmediato de las marcas viales es aumentar la seguridad, eficacia y comodidad de la circulación, por lo que es necesario que se tengan en cuenta en cualquier actuación vial como parte integrante del diseño, y no como mero añadido posterior a su concepción.*

*Los ayuntamientos innovan con nuevas marcas viales como está sucediendo en Granada, Barcelona, Sevilla o Zaragoza donde se han instalado zonas adelantadas para motocicletas o para motocicletas y bicicletas con el fin de agilizar la circulación y reducir los atascos. Debiera preverse esta posibilidad en el TRLTSV de realizar pruebas piloto antes de su autorización definitiva.*

638 Marquesina.

639 Mini-glorieta.

640 Movilidad sostenible.

641 Movilidad.

---

<sup>638</sup> La marquesina es la estructura, situada en las paradas de autobuses, dotada de cubierta de protección y paneles de cerramiento, así como de diversos accesorios, para resguardo del usuario en el tiempo de espera para la llegada del autobús del servicio de línea correspondiente.

<sup>639</sup> **A) Desde un punto de vista técnico** una miniglorieta se define como aquella cuyo islote central posee un diámetro inferior a cuatro metros. Este reducido diámetro implica un funcionamiento diferente de la intersección, de ahí su diferenciación.

En este tipo de intersecciones, el islote central suele ser montable -los vehículos pueden invadirlo con relativa facilidad, estando a veces definido mediante marcas viales únicamente. Este hecho se debe a que los vehículos largos -con un mayor radio de giro- serían incapaces de maniobrar en un espacio tan reducido, por lo que deben de invadir la isleta para franquear la intersección. El resto de vehículo se ven obligados a describir una trayectoria circular.

De cara a su estudio, se distinguen dos clases de miniglorietas:

-Parcialmente franqueables: La isleta central es parcialmente montable, es decir, parte de la isleta permite el paso de vehículos largos a su través. Presentan un diámetro exterior de entre 18 y 24 m y no suelen plantear problemas especiales de diseño.

- Totalmente franqueables: La totalidad del islote es montable por los vehículos. Los diámetros exteriores de este subtipo oscilan entre 14 y 20 m”.

**B) Desde un punto normativo:**

En las “Recomendaciones sobre Glorietas” del Ministerio de Fomento de mayo de 1989 establece en su apartado 2.3) que una mini-glorieta tiene menos de 4 m y en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-1C –Trazado, de la Instrucción de Carreteras” se señala en su apartado 10.6.1 que las mini-glorietas tienen frecuentemente menos de 4 m de diámetro, lo que parece indicar que pueden tener más.

En la Norma se indica que no están obligadas a cumplir todos los requisitos de las glorietas. Por su parte la Circular 32/2012 del Ministerio de Fomento: “Guía de Nudos Viarios”, establece que el diámetro exterior no necesita rebasar los 28 m ya que con ese valor se acomodan los mayores vehículos pesados, pero en todas estas disposiciones no se exige que el diámetro o borde exterior de 28 m sea el mínimo que debe tener una mini-glorieta.

<sup>640</sup> La movilidad es un elemento del desarrollo urbano que se inscribe en un ecosistema más amplio. No hay que tener en cuenta solo el aspecto técnico que suponen los desplazamientos sino también las actividades urbanas que se desarrollan, su organización, la naturaleza de los diferentes espacios y el tejido social y económico. Con ello se consigue un transporte más eficiente y seguro, se favorece la integración de los ciudadanos fomentando una accesibilidad universal y se incrementa su calidad de vida salud al reducir la contaminación causada por los combustibles fósiles y el ruido.

La contaminación ocasionada por el transporte supone unas 30.000 muertes prematuras al año en España. Los vehículos ya no son sólo un símbolo de estatus social o un medio de transporte, sino que se están convirtiendo también en una fuente de problemas. Hasta hace pocos años se asociaban los automóviles con el progreso económico, y el éxito social y las actuaciones urbanas reflejaban esta mentalidad. Ahora, cada vez más, están relacionados con aspectos negativos: congestión, sedentarismo, ruido y contaminación.

No es fácil de entender porque los paquetes de tabaco informan de los daños que produce el fumar y los vehículos, sin embargo, muestran una cara mucho más amable al llevar sólo pegatinas de colores para indicar en que franja se encuentran sus niveles de emisiones.

<sup>641</sup> Es la facilidad de desplazamiento de personas, animales y mercancías en una zona geográfica. Hoy en día tiene menos importancia la distancia que se recorre que el tiempo que se emplea en recorrer esa distancia. El tiempo medio empleado individualmente para desplazamientos diarios relacionados con las actividades principales (trabajo, estudios, compras, etc.) es aproximadamente 1 hora. Según Marchetti (1994) desde el Neolítico la gente ha empleado aproximadamente el mismo tiempo diario, en media, para sus desplazamientos, aunque la distancia diaria recorrida haya aumentado como consecuencia de transportes más rápidos

<sup>642</sup> Nivel de servicio peatonal.

<sup>643</sup> Niebla densa o espesa.

<sup>644</sup> Niveles de servicio de la DGT para vehículos motorizados

<sup>645</sup> Nivel amarillo para vehículos motorizados.

<sup>646</sup> Nivel blanco para vehículos motorizados.

<sup>647</sup> Nivel negro para vehículos motorizados.

<sup>648</sup> Nivel rojo para vehículos motorizados.

<sup>649</sup> Nivel verde para vehículos motorizados.

<sup>650</sup> Niveles de servicio para vehículos motorizados a nivel mundial.

<sup>651</sup> Nudo.

<sup>652</sup> Onda verde.

---

<sup>642</sup> La ciudad de Nueva York realizó en 2006 un estudio sobre los niveles de servicio para peatones. [http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td\\_pedloschaptertwo.pdf](http://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/td_pedloschaptertwo.pdf)  
Los niveles de servicio van del A (el más cómodo) al F (el más incómodo). Este trabajo inspiró a otras muchas ciudades a realizar estudios semejantes. Dado que el TRLTSV también muestra interés por la movilidad sostenible deberían impulsarse trabajos semejantes en España.

<sup>643</sup> Este término aparece como "niebla densa" en la definición 51 al referirse a la luz antiniebla trasera. Aparece también en los artículos 46 y 106 RGCir, aunque en este último como "niebla espesa". En ningún caso se establece un método para saber cuándo se puede considerar densa.

<sup>644</sup> Siguiendo el modelo anterior **la DGT estableció 5 niveles de servicio** utilizando colores: blanco, verde, amarillo, rojo y negro. En el caso de los puertos de montaña, el RGCir contiene la señal vertical S-21 y sus distintas variantes para indicar la dificultad de tránsito en cada momento.

<sup>645</sup> Circulación irregular y lenta, con paradas esporádicas. Equivale a un nivel de servicio D. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña, al citar el panel amarillo, se olvidaron de incluir los trenes de carretera. Eso significa que si circulase un tren de carretera en esas condiciones no podría ser denunciado.

<sup>646</sup> Circulación normal, fluida, correspondiente a un nivel de servicio A.

<sup>647</sup> Estado de colapso total del tramo con circulación interrumpida y formación de largas colas que tardan en disolverse. Equivale al nivel de servicio F.

<sup>648</sup> Circulación difícil. Circulación saturada con formación de colas estables (congestión circulatoria). Corresponde a un nivel de servicio E. En la señal vertical S-21.1 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña al citar el panel rojo se olvidaron de incluir los trenes de carretera.

<sup>649</sup> Circulación a velocidad moderada, aunque estable. Equivalente a un nivel de servicio B o C.

<sup>650</sup> Se identifican 6 niveles de servicio, a nivel mundial, siguiendo las indicaciones que figuran en las publicaciones norteamericanas: "Highway Capacity Manual" y el "Green Book" de la AASHTO (Geometric Design of Highways and Streets) utilizando las letras de la A a la F, siendo la A la mejor y F la peor.

<sup>651</sup> Según la Norma 3.1-IC "Trazado", se denomina nudo viario a la zona en la que se cruzan dos o más vías. Esta definición se amplía en la Orden Circular 32/2012 Guía de Nudos Viarios, añadiendo que es también "cualquier tipo de concurrencia espacial de dos o más vías que implique la posibilidad de pasar de unas a otras".

Por su parte, la Orden Circular 30/2012 por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado lo define como la "Intersección o enlace entre dos carreteras que forman parte de la red viaria pública"

<sup>652</sup> Una onda verde es la programación de varios semáforos en una avenida para que se mantengan en verde según se va acercando a ellos una columna de vehículos en movimiento permitiendo, de ese modo, mayores volúmenes de tráfico y una mejora en la seguridad vial ya que se reduce el número de colisiones por alcance. También disminuye el ruido y el consumo de energía debido a que se requiere un menor uso de los frenos y del

<sup>653</sup> Operaciones de carga y descarga.

<sup>654</sup> Panel complementario.

<sup>655</sup> Panel de mensaje variable.

<sup>656</sup> Panel de señalización.

<sup>657</sup> Parquímetro.

<sup>658</sup> Parte amistoso de accidentes.

---

acelerador. Cualquier vehículo que se mueva a lo largo de la onda verde, a una velocidad preestablecida por los gestores de tráfico, verá el cambio a verde de los semáforos sucesivos a lo largo del recorrido, y no tendrá que detenerse en las intersecciones. Para la coordinación de la señal de inicio se pueden utilizar sensores para que el sistema se adapte a los flujos de tráfico.

<sup>653</sup> Figura en el artículo 16 del Reglamento General de Carreteras. Consiste en trasladar unas mercancías desde un vehículo comercial a un establecimiento u otro inmueble y viceversa.

<sup>654</sup> Este término se encuentra en el artículo 149.2) del RGCir. Son generalmente de aspecto rectangular y se utilizan para facilitar o precisar las indicaciones de una señal, por ejemplo, indicando la distancia a la que se encuentran un punto característico, un nudo o una salida, el comienzo de un peligro o prescripción, la longitud de un tramo peligroso, o la extensión de alguna prescripción.

Los paneles figuran en el art. 163 RGCir y comprenden las señales que van de la S-800 a la S-890. Debemos tener en cuenta que sólo pueden acompañar a las señales verticales.

Según la norma 8.1-IC de señalización vertical de la Instrucción de Carreteras los paneles complementarios son aquellos que acompañan a las señales de contenido fijo y acotan su prescripción.

Si nos encontramos una señal de prohibido estacionar con un panel complementario que indica el horario de aplicación debemos tener en cuenta que fuera de ese horario está permitido estacionar ya que la señal vertical deja de tener validez.

<sup>655</sup> Los PMV sirven para informar sobre circunstancias inesperadas o cambiantes en el tráfico o la vía. (Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable).

<sup>656</sup> Este término se encuentra en el artículo 15.6) del RGCir. Tiene forma rectangular o cuadrada y sirve para indicar distancias, destinos, anchura de la carga (art. 15.6 del RGCir) y también se utiliza en la señalización variable.

<sup>657</sup> El DLE lo define como: "Máquina destinada a regular mediante pago el tiempo de estacionamiento de los vehículos". Un parquímetro es un dispositivo ubicado en la vía pública que permite el ordenamiento y medición del tiempo de estacionamiento en áreas delimitadas para ello. Los parquímetros pueden ser usados por los ayuntamientos como una herramienta para aplicar sus políticas de estacionamiento en las calles.

El art. 171.f) RGCir dispone, al ocuparse de las "marcas azules" que: "Las marcas que delimitan los lugares en que el estacionamiento está permitido, que sean de color azul en lugar del normal color blanco, indican que, en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento autorizado está limitada".

<sup>658</sup> **El parte amistoso de accidentes nace en 1998 con la entrada en vigor del Convenio de Indemnización Directa (CIDE)** y surgió como fórmula para que las aseguradoras dadas de alta en este convenio pudiesen agilizar los trámites para el pago de las indemnizaciones y el arreglo de los vehículos.

**La declaración amistosa de accidentes es común para todas las compañías adscritas a CIDE** y se puede utilizar también en el resto de Europa, ya que se trata de un modelo homologado -de hecho, su nombre es "Parte Europeo de Accidente". Es una forma sencilla de informar al seguro. Además, con este formato todo el proceso de reclamación es más rápido.

En el caso del parte, hay tres supuestos en los que no tendrá validez:

- **Cuando hay daños personales**, es decir, cuando ha habido algún herido o fallecido. Y es que este documento se limita a los daños materiales, lo que sufren las cosas y los vehículos. Si hay daños físicos y dependiendo de la gravedad de las heridas, será necesario llamar a la policía y a los servicios médicos.
- **Cuando no hay acuerdo entre las partes**. El propio nombre lo dice, este parte es "amistoso". Si no hay acuerdo con el otro vehículo sobre quien tiene la culpa o sobre lo sucedido, difícilmente se podrá firmar un documento conjunto. Si esto ocurre, es mejor avisar a los agentes de tráfico para que realicen un atestado de accidente y también conviene buscar testigos del siniestro.

<sup>659</sup> *Pasarela peatonal.*

<sup>660</sup> *Paseo.*

<sup>661</sup> *Paso a nivel.*

<sup>662</sup> *Paso a nivel con barreras.*

<sup>663</sup> *Paso a nivel sin barreras.*

<sup>664</sup> *Paso de carruajes.*

<sup>665</sup> *Paso de cebra.*

<sup>666</sup> *Paso de mediana.*

<sup>667</sup> *Paso de peatones o para peatones.*

- **Cuando hay más de dos coches involucrados.** Este parte no está diseñado para que lo firmen más de dos conductores. En caso de un accidente múltiple o en cadena, habrá que recurrir, de nuevo, a las autoridades para que levanten atestado del accidente.

<sup>660</sup> El DLE señala que es un lugar o sitio público para pasearse, lo cual no aclara mucho.

<sup>661</sup> Su definición figura en el punto 64 del Anexo I del TRLTSV: "Paso a nivel. Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente".

Una definición parecida la encontramos en la Convención sobre la circulación vial de Viena de 8 de noviembre de 1968: "i) Por "paso a nivel" se entiende todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente".

Pero existe una definición más clarificadora en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria (BOE núm. 171, de 18 de julio). En su art. 1.1.1.3 dedicado a las definiciones, señala: "31. Paso a Nivel (PN): Intersección entre una vía férrea y un camino o carretera, en el cual el tráfico ferroviario tiene preferencia".

El art. 23.2b) TRLTSV y el 57.1.b) RGCir establecen quien tiene preferencia, señalando que la tienen: "Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios".

El art. 41.1) TRLTSV indica que: "El conductor debe extremar la prudencia y reducir la velocidad al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo" y el art. 46.1) RGCir dispone: "Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes: **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**".

<sup>662</sup> En la aplicación ARENA indica que es el "cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea que está dotado de barreras accionadas manualmente o en forma automática".

<sup>663</sup> En la aplicación ARENA indica que es el "cruce o intersección al mismo nivel entre una carretera y una vía férrea en el que no existe barrera".

<sup>664</sup> En algunas fincas con patio interior de las grandes ciudades todavía se conservan, en el arco de entrada, por el que accedían al patio interior, carros y coches de caballos, señales indicando "Paso de carruajes"

<sup>665</sup> El DLE lo define como: "En una vía pública, espacio marcado con rayas anchas paralelas a la acera, por el que, en ausencia de otra señal reguladora, pueden cruzar los peatones con preferencia sobre los vehículos". En España ni el TRLTSV ni el RGCir reconocen esta palabra, aunque encontramos el término "cebreado" dos veces en el RGCir.

<sup>666</sup> Es la interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia (Norma 3.1-IC – Trazado, de la Instrucción de Carreteras de 2016).

<sup>667</sup> Debiera de figurar dentro de las definiciones del Anexo I. Hay que leer la marca vial que figura en el art. 168 RGCir que se ocupa de las **marcas blancas transversales** para saber de qué se trata: "Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas".

<sup>668</sup> Paso de salida.

<sup>669</sup> Paso elevado o superior.

<sup>670</sup> Paso para ciclistas.

<sup>671</sup> Paso para peatones (o paso de peatones).

---

También encontramos una definición en términos muy parecidos en la Norma de Carreteras 8.2-IC Marcas Viales: “Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o de animales deben dejarles paso”.

En este caso se refiere a los conductores que se aproximan perpendicularmente al paso de peatones y se han olvidado de los conductores de bicicletas o vehículos de movilidad personal que los cruzan montados en sus vehículos.

Tenemos que ir a la definición de peatón en el Anexo I TRLTSV para ver que un peatón es también quien conduce a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas. Está claro que si es un paso para peatones sólo lo pueden utilizar estos, pero debía haber indicado “cualquier tipo de ciclo”, porque si es una bicicleta tándem o un triciclo no se podría cruzar a pie llevándolos en la mano y tampoco incluye la posibilidad de que el VMP pueda llevarse empujado con la mano y el conductor pase a tener la consideración de peatón. Si la tendría si lo llevase sujeto plegado.

La definición de paso de peatones no ha impedido que exista, por ejemplo, un paso de este tipo en la localidad de Cangas (Pontevedra) de 40 m en su parte más ancha. La definición tampoco prohíbe que se puedan pintar en diagonal.

En algunos ayuntamientos las alternan con líneas de colores rojos o azules para acentuar su visibilidad y ante las críticas, algún técnico municipal ha señalado que lo que hay en el suelo no son rayas blancas y rojas, por ejemplo, sino un fondo rojo sobre el que se han pintado rayas blancas y eso, en su opinión, no va contra lo dispuesto en el RGCir, ya que este no obliga a respetar el “color natural” de la vía, es decir, no tiene por que ser gris. También no dejan de ser pasos para peatones los pasos elevados y los pasos subterráneos, aunque no entren en la definición de aquellos.

La Orden TAM/851/2021 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, los define como “los espacios situados sobre la calzada que comparten peatones y vehículos en los puntos de cruce entre itinerarios peatonales y vehiculares”.

En algunas normas se denominan pasos peatonales. Así la Norma EN 17210-2021 “**Accesibilidad y usabilidad del entorno construido**. Requisitos funcionales establece los requisitos que deben cumplir los entornos construidos, incluyendo los espacios urbanos, para poder ser considerados accesibles, impulsando la accesibilidad e igualdad de oportunidades”, señala que los semáforos de los pasos peatonales o pasos de cebra controlados deben emitir un sonido que indique cuando se puede cruzar para que no haya riesgos para las personas.

<sup>668</sup> Este término figura en el art. 91.2c) RGCir como el tramo de acera o arcén (cuando existen) que va desde la puerta de un inmueble o garaje hasta la calzada y en el art. 91.c) del Reglamento General de Carreteras como el espacio concreto donde se inicia la salida de un sitio o lugar.

<sup>669</sup> Paso elevado para peatones que suele cruzar vías importantes para facilitar pasar de una acera a otra o bien para comunicar en autopistas o autovías una estación de servicio con instalaciones a ambos lados de la vía.

<sup>670</sup> El art. 168.d) RGC dispone: “Marca de paso para ciclistas. Una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia”. En este caso no se prohíbe que se puedan utilizar otros colores que alternen con las blancas y ni siquiera exige que sean blancas, aunque la Norma 8.2-IC Marcas Viales, señala que las marcas, si no se indica otra cosa, serán blancas.

<sup>671</sup> Ver paso de peatones.

Debiera de figurar dentro de las definiciones del Anexo I. Hay que leer la marca vial que figura en el art. 168 c) del RGCir para saber de qué se trata: “Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, **indica un paso para peatones**, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas”.

También encontramos una definición en términos muy parecidos en la Norma de Carreteras 8.2-IC Marcas Viales: “Una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o de animales deben dejarles paso”.

<sup>672</sup> Paso rebajado.

<sup>673</sup> Paso subterráneo o inferior.

<sup>674</sup> Pavimento.

<sup>675</sup> Peaje urbano.

<sup>676</sup> Peaje.

<sup>677</sup> Pendiente.

<sup>678</sup> Perfil irregular.

---

En algunos ayuntamientos las alternan con líneas de colores rojos o azules para acentuar su visibilidad y ante las críticas, algún técnico municipal ha señalado que lo que hay en el suelo no son rayas blancas y rojas, por ejemplo, sino un fondo rojo sobre el que se han pintado rayas blancas y eso, en su opinión, no va contra lo dispuesto en el RGCir, ya que este no obliga a respetar el “color natural” de la vía. También no dejan de ser pasos para peatones los pasos elevados y los pasos subterráneos, aunque no entren en la definición de aquellos.

<sup>672</sup> Este término figura en el art. 91.d) del RGCir. Parte de la acera cuya superficie horizontal es más baja que en el resto, con el fin de facilitar el tránsito de sillas de ruedas.

<sup>673</sup> Lugar o sitio por donde se pasa, caminando bajo tierra, de una parte, a otra.

<sup>674</sup> En el apartado 10, dedicado a las definiciones, de la ORDEN FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1C Secciones de Firme, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 12.12.2003) indica que es la “Parte superior de un firme, que debe resistir los esfuerzos producidos por la circulación, proporcionando a ésta una superficie de rodadura cómoda y segura”.

<sup>675</sup> Pago por el acceso en un vehículo particular a determinados espacios dentro de un casco urbano. Es muy conocido el peaje que se paga por acceder al centro de Londres. Los conductores que circulen por la zona central de la capital británica deben pagar 11,5 libras cada día, un sistema que también han implantado ciudades como Oslo, Estocolmo, Singapur y Milán. Existen excepciones para ciertos vehículos y personas. Aunque da la impresión de que sólo favorece a los ricos puede ser socialmente aceptable si el dinero obtenido se destina a la mejora del transporte público.

También se quieren favorecer los vehículos eléctricos y a los vehículos que transporten más de 1 persona.

<sup>676</sup> **Se denomina peaje** al pago que se efectúa como derecho para poder circular por una carretera. Puede pagarse de varias formas:

- **Sistema de peaje abierto:** Es aquel donde el usuario abona la tasa en el ingreso de la carretera afectada a este sistema, independientemente del kilometraje recorrido.
- **Sistema de peaje cerrado:** Consiste en mantener controles de acceso a la carretera y tasas proporcionales a las distancias recorridas, en módulos establecidos, efectuándose el pago en cada salida.
- **Sistema de viñeta:** Se paga el peaje por tiempo, es decir, por meses o años y se controla con una viñeta situada en el parabrisas del vehículo.

**Instalación de peaje dinámico.** Se utiliza un sistema OBE o similar: Se lleva instalado en el vehículo un transmisor que se comunica con un detector situado a la entrada del peaje. Se denomina OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Es muy cómodo para el usuario, aunque el servicio se cobra regularmente como gasto de mantenimiento del transmisor. Se cobra a través del banco incluido el alquiler del transmisor.

<sup>677</sup> **Inclinación de una rasante descendente en el sentido de avance.** (Norma 3.1-1C, Trazado, de la Instrucción de Carreteras-2016).

El RGCir en su artículo 63 señala que se considera un tramo de gran pendiente aquel que tiene una inclinación mínima del 7% y regula como deben proceder dos vehículos que se encuentran en uno de esos tramos y no pueden pasar al mismo tiempo. Señala que “la preferencia de paso la tendrá el vehículo que circule en sentido ascendente, salvo si éste pudiera llegar antes a un apartadero establecido al efecto”.

En Francia, un vehículo pesado siempre tiene preferencia frente a un vehículo ligero y si en un tramo de gran pendiente no pueden pasar a la vez un autobús o autocar y un camión, el camión siempre está obligado a retroceder, tanto subiendo como bajando.

<sup>678</sup> En Iberoamérica prefieren usar la señal de “perfil irregular” para referirse a la existencia de “resaltos” o “badenes”.

<sup>679</sup> *Pista.*

<sup>680</sup> *Pista-bici electrificada.*

<sup>681</sup> *Plaza de circulación giratoria.*

<sup>682</sup> *Plaza de estacionamiento.*

<sup>683</sup> *Plaza.*

<sup>684</sup> *Plazuela.*

<sup>685</sup> *Pontón transbordador.*

<sup>686</sup> *Precintado.*

<sup>687</sup> *Pretil.*

<sup>688</sup> *Progresión normal.*

<sup>689</sup> *Puente de pontones.*

---

<sup>679</sup> *Ese mismo Decreto la define como: "Toda vía pública destinada a la circulación de vehículos de determinadas características".*

<sup>680</sup> *Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras, cuyo suelo está compuesto de módulos de hormigón rellenos de paneles solares. Están recubiertos de una capa de vidrio templado de 1 cm de espesor, capaz de aguantar, incluso, el paso de un camión. Dado que los paneles están en una posición fija su rendimiento es un 30% inferior a los que se instalan en los tejados. Para obtener la mayor energía posible se instalan en ángulo para permitir que el agua se lleve la suciedad. Se empezaron a instalar en los Países Bajos en 2014 y en Alemania en 2018. La energía que producen se prevé que se utilice para iluminar las vías, para combatir el hielo en la calzada, para ayudar en la recarga de vehículos eléctricos, etc.*

<sup>681</sup> *El artículo 87.c.1) del RGCir la considera equivalente a glorieta a efectos de adelantamiento.*

<sup>682</sup> *Es la porción de suelo urbano adosado a una acera, destinado al estacionamiento de un vehículo.*

<sup>683</sup> *El DLE la define como el "lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles".*

<sup>684</sup> *Plaza pequeña.*

<sup>685</sup> *Figura en el apdo. b) del art. 146 RGCir, que se ocupa de los semáforos circulares para vehículos. Se refiere al muelle de madera, muchas veces flotante, o a la plataforma de acceso a un barco de pontones o a un transbordador.*

*Un barco de pontones es un barco plano que está sustentado en flotadores. Suele comunicar orillas en trayectos cortos, en bahías, lagos o ríos.*

*Un transbordador (también llamado ferry) es una embarcación que enlaza dos puntos llevando pasajeros y a veces vehículos, normalmente en horarios programados.*

<sup>686</sup> *No existe en la ley o en sus reglamentos una definición clara de precintado. Viene a ser una cinta o pegatina sellada que se utiliza para cerrar los accesos a un vehículo de motor evitando su puesta en funcionamiento.*

*El DLE lo califica de "Ligadura o señal sellada con que se cierran cajones, baúles, fardos, paquetes, legajos, puertas, cajas fuertes, etc., con el fin de que no se abran sino cuando y por quien corresponda legalmente".*

<sup>687</sup> *Barrera de seguridad específicamente diseñada para bordes de tableros de puentes con el fin de evitar la caída de los vehículos al vacío.*

*Véase la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos.*

<sup>688</sup> *El "Manual del Conductor" editado por la DGT la define como el movimiento normal de un vehículo dentro de la corriente circulatoria adaptándose al ritmo general de esa corriente, sin alteraciones con respecto a su posición en la calzada.*

<sup>689</sup> *Un **puente de pontones** o puente flotante es una infraestructura de madera que consiste en una serie de embarcaciones colocadas en hilera con una serie de paneles en su parte superior para permitir el tránsito de personas o vehículos de una orilla a otra de un río o bahía. En los siglos XIX y XX los **puentes de pontones** o de barcas empezaron a fabricarse de otros materiales, como hierro, acero u hormigón ligero.*

<sup>690</sup> *Puente levadizo.*

<sup>691</sup> *Puente móvil.*

<sup>692</sup> *Puente.*

<sup>693</sup> *Punto negro.*

<sup>694</sup> *Radar anti ruido.*

<sup>695</sup> *Rampa.*

<sup>696</sup> *Rasante.*

<sup>697</sup> *Rebasar / Rebasamiento.*

<sup>698</sup> *Recta.*

<sup>699</sup> *Red "E".*

---

*El puente de pontones o de barcas se configura como un puente flotante, capaz de adaptarse a las subidas y bajadas de la marea, con la desventaja de que no permite el paso por su parte inferior de embarcaciones. Es una alternativa más barata que los puentes de piedra o hierro para determinados casos, aunque cuando son de madera exigen un mantenimiento periódico.*

*En España han sido sustituidos por estructuras permanentes, pero aún existen en algunos países.*

<sup>690</sup> *Definición contenida en la señal P-5, aunque con el nombre anticuado de "puente móvil": un puente que puede ser levantado o girado, interrumpiéndose así temporalmente la circulación.*

<sup>691</sup> *Puente que levanta su plataforma o la mueve lateralmente para permitir, generalmente, el paso de barcos.*

<sup>692</sup> *El Código de la Circulación lo definía como: "Obra que permite el paso sobre las corrientes de agua, barrancos, fosos o depresiones del terreno" y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) lo califica como: "Toda obra que permite el paso sobre corrientes de agua, depresiones del terreno, o sobre otras vías".*

<sup>693</sup> *La definición técnica de Punto Negro está recogida en la Instrucción 01/TV-29 de la DGT. En esta Instrucción se considera Punto Negro "aquel emplazamiento perteneciente a una calzada de una red de carreteras en el que durante un año natural se hayan detectado 3 o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de 100 m." Es importante señalar que esta definición puede diferenciarse de la establecida por otras entidades que realizan tareas de señalamiento de tramos de concentración de accidentes. Esto implica que la calificación de un punto o tramo como Punto Negro puede ser diferente y, por tanto, el mapa nacional de Puntos Negros que se genere, no coincida.*

*El Diccionario del español jurídico de la Real Academia Española y el Consejo General de Poder Judicial se define, de forma muy parecida a la Instrucción de la DGT, como: "Tramo de carretera en el que durante un año natural se han producido tres o más accidentes con víctimas con una separación máxima entre uno y otro de cien metros".*

<sup>694</sup> *Posiblemente los veremos pronto en España y la futura Ley de Seguridad Vial debería tenerlos en cuenta, son los radares anti-ruido. En Francia, "Bruitparif", el observatorio del ruido en Isla de Francia tiene previsto colocar radares anti-ruido, especialmente dirigidos a las motocicletas.*

<sup>695</sup> *Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance. (Norma 3.1-IC- trazado de 2016)*

<sup>696</sup> *El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: "la inclinación sobre la horizontal de un tramo de calle o carretera".*

*Es una línea que describe el alineamiento vertical de un camino o carretera.*

<sup>697</sup> *Falta la definición de "rebasamiento". El art. 38 del TRLTSV recoge el rebasamiento a vehículos inmovilizados y el art. 88 RGCir incluye el supuesto anterior y añade el rebasamiento a obstáculos en el camino, aunque sea necesario utilizar, en ambos casos, parte del sentido contrario.*

<sup>698</sup> *El Código de la Circulación de 1934 la definía como el "tramo de vía urbana o interurbana que no cambia de dirección" y El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) la definía como: "Tramo de la vía pública que no cambia de dirección".*

<sup>699</sup> *La Red internacional "E" consiste en un sistema de carreteras implantado por el Acuerdo Europeo sobre las principales arterias internacionales, firmado en Ginebra el 17 de noviembre de 1975 y sus enmiendas.*

<sup>700</sup> Red arterial de una población o grupo de poblaciones.

<sup>701</sup> Red de carreteras.

<sup>702</sup> Red Vial.

<sup>703</sup> Resalto.

<sup>704</sup> Reserva de vía pública.

<sup>705</sup> Ronda o ronda de circunvalación.

<sup>706</sup> Rotación de los aparcamientos.

<sup>707</sup> Retrovisor.

<sup>708</sup> Rúa.

---

<sup>700</sup> Según el artículo 122 del Reglamento General de Carreteras, son el conjunto de tramos de carreteras actuales o futuros que establezcan de forma integrada la continuidad y conexión de los distintos itinerarios de interés general del Estado, o presten el debido acceso a los núcleos de población afectados.

<sup>701</sup> Conjunto de carreteras situado en una determinada área.

<sup>702</sup> En España es sinónimo de red de carreteras.

<sup>703</sup> No figura en el TRLTSV, pero aparece 6 veces en el RGCir. Es una elevación convexa en el pavimento de una vía.

<sup>704</sup> El ayuntamiento de Benidorm la define en su ordenanza de movilidad de 2014 como "la acotación de una determinada zona de estacionamiento en la calzada para un aprovechamiento privativo por parte de los usuarios autorizados, la cual estará sujeta a la exacción de la tasa fiscal correspondiente".

<sup>705</sup> Vía pública que rodea total o parcialmente una población enlazando las carreteras que afluyen a ella. (Norma 3.1-IC de la Instrucción de carreteras-1964). A veces, enlaza sólo calles o avenidas. Ha desaparecido de la Norma 3.1 en la versión de 2016.

<sup>706</sup> Acción de alternar los lugares de estacionamiento.

<sup>707</sup> Sólo encontramos una referencia indirecta en el artículo 13.2 del TRLTSV, cuando al referirse a las normas generales de conducción, señala que, "el conductor de un vehículo está obligado a mantener (...) el campo necesario de visión". Llama la atención que un dispositivo tan importante para la conducción no aparezca siquiera en el Anexo I que se ocupa de las definiciones. El mal estado de los retrovisores o su ausencia sería denunciado por el artículo 76, letra o) de la Ley por "circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave", y el reglamento al que se refiere sería el de vehículos o también se podría tener en cuenta el 18.1 del RGCir que establece la obligación legal del conductor de mantener el campo necesario de visión, y que en punto 18.4 dispone que "las infracciones a este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el texto legal".

El RGCir al referirse a la visibilidad en el vehículo, indica en uno de sus párrafos que "únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias". Con lo que vemos que aparece el término retrovisores, pero sin darle la importancia que merece,

La definición de retrovisor la encontramos en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, cuyo Anexo III, titulado "Espejos retrovisores", define, clasifica y detalla las exigencias en función del tipo de vehículos. Así, el retrovisor resulta ser un "dispositivo que tiene por finalidad permitir, en el campo de visión definido en la reglamentación vigente (...), una visibilidad clara hacia atrás y hacia los lados del vehículo, exceptuándose los dispositivos complejos tales como los periscopios".

Es interesante consultar el Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV (versión 7.5.0, de 01.06.2021) cuyo apartado 2.9 detalla que retrovisores deben tener los vehículos de las categorías M, N y O.

<sup>708</sup> Este término es definido en el DEL como "Calle de un pueblo", lo que no es del todo cierto porque hay ciudades de Castilla y León, como sucede en Zamora, que lo utilizan para rotular sus calles. Por otra parte, se mantiene en Galicia y Portugal, en idioma galaico-portugués, como calle en general.

<sup>709</sup> Salida de vía.

<sup>710</sup> Senda.

<sup>711</sup> Semáforo.

<sup>712</sup> Sendero.

<sup>713</sup> Sendero de Gran Recorrido o Sendero GR

<sup>714</sup> Sentido de la circulación.

<sup>715</sup> Señal vertical o señalización vertical.

---

<sup>709</sup> Cuando la trayectoria del vehículo continúa fuera de la calzada contra la voluntad de su conductor. Pueden producirse en vías sin cuneta, y en este caso serían simples despistes, salidas de vía a desnivel con precipitación, con la posibilidad de que se produzca un vuelco, un tonel, un salto, etc., o salidas de vía con choque o con raspado con las paredes de un talud.

<sup>710</sup> Debería definirse, ya que figura en las definiciones de autopista y autovía y como parte del término "senda ciclable". En algunos casos se encuentra pavimentada, aunque normalmente, tal como la define el DEL, es un camino más estrecho que la vereda, abierto principalmente por el tránsito de peatones y del ganado menor. Una senda ciclable es compartida por ciclistas y peatones.

<sup>711</sup> El término figura varias veces en el TRLTSV y en el RGCir. Según el DLE es "un aparato eléctrico de señales luminosas para regular la circulación". El primero se instaló en Londres en 1868.

La principal función de un semáforo es facilitar la circulación de vehículos y peatones, de manera que crucen de forma alterna, ordenada y segura, por una intersección.

<sup>712</sup> El Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos regula las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos en la Comunidad Autónoma de Canarias, y se ocupa, en su artículo 2, de su definición:

**"Sendero:** itinerario, tradicional o no, en forma de caminos, sendas, pistas o cañadas de titularidad pública local, de uso pedestre, a través del cual se pueden visitar lugares considerados de interés paisajístico, ambiental, cultural, histórico, religioso, turístico o social".

En este caso, el concepto ya no se vincula a los usos agrícolas sino a la creación de una red viaria que facilite el tránsito de tipo turístico, naturalista o deportivo.

<sup>713</sup> Sendero de Gran Recorrido o sendero GR es la denominación que recibe aquel sendero de una red europea de caminos, presente principalmente en Francia, España, Bélgica y Países Bajos. Pensados para caminatas de más de dos jornadas, tienen generalmente una longitud mayor de 50 kilómetros. El Camino Francés (GR 65) es la ruta a Santiago por excelencia, el itinerario más conocido, transitado y mejor acondicionado de todos los caminos que llevan a la ciudad compostelana.

En España la red es mantenida por la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada. Muchos de los senderos de Gran Recorrido forman a su vez parte de otra red mayor, los Senderos Europeos de Gran Recorrido, que son competencia de la European Rambler's Association. Los senderos de Gran Recorrido están señalizados mediante unas marcas características consistentes en una raya blanca sobre otra roja y que se suelen pintar sobre troncos de árboles, piedras o sobre soportes específicos. Existen diversas variantes de estas marcas para indicar continuidad, cambio de dirección o dirección equivocada.

<sup>714</sup> Orientación de la marcha de un vehículo en una vía de circulación. Las calles y carreteras pueden ser: de circulación simple (en un solo sentido) y doble (sentidos opuestos). En este segundo caso, las calzadas de circulación en cada sentido pueden estar separadas (por una mediana, terraplén, etc.), como ocurre en las autopistas y autovías. Es importante este detalle porque las carreteras convencionales pueden ser señalizadas a una velocidad máxima de 100 km/h cuando tienen los sentidos de circulación separados físicamente.

"Cambio de sentido de la marcha", significa dar media vuelta, por el mismo camino, pero hacia atrás, es decir, por la misma dirección.

<sup>715</sup> Es el conjunto de placas, debidamente sustentadas, que tienen por misión advertir, regular e informar a los usuarios en relación con la circulación o con los itinerarios.

<sup>716</sup> Servicio de estacionamiento regulado (SER).

<sup>717</sup> Sistema de alerta de tráfico cruzado.

<sup>718</sup> Sistema de señalización variable.

<sup>719</sup> Situado.

<sup>720</sup> Sobrepasar / Sobrepaso.

<sup>721</sup> Suelo urbano.

<sup>722</sup> Tajea o tarjea.

<sup>723</sup> Telepeaje o peaje dinámico

---

<sup>716</sup> "Consiste en regular los espacios de aparcamiento en la vía pública, fijando unos tiempos máximos de permanencia, mediante la emisión de un título que habilitará para el estacionamiento en los términos contemplados en este Reglamento". (Reglamento Municipal del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie de la Ciudad de Zaragoza).

"El Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) tiene por objeto la gestión, regulación y control del estacionamiento de vehículos en determinadas zonas de la vía pública en la ciudad, con la finalidad de racionalizar y compatibilizar el uso del espacio público y el estacionamiento de vehículos" (Ordenanza de movilidad de Madrid).

<sup>717</sup> Funciona al dar marcha atrás y cuando existe visibilidad limitada de la situación del tráfico, la alerta de tráfico cruzado (parte del sistema de detector de ángulos muertos) detecta vehículos que se aproximan y emite un aviso sonoro. La tecnología enciende un aviso en el espejo retrovisor izquierdo o derecho, según por dónde se aproxime el vehículo.

Está diseñado para advertir sobre los vehículos que se aproximan a la parte trasera del coche desde el lateral cuando la transmisión está en reversa. Eso sí, el sistema no es un reemplazo para revisar los espejos interiores y exteriores y mirar encima del hombro antes de retroceder lentamente para salir de un estacionamiento..

<sup>718</sup> Es un conjunto de elementos de señalización e información, en tiempo real, que, instalados en las infraestructuras viarias, tienen como misión advertir, regular, informar y guiar a los usuarios de las mismas sobre las condiciones variables o circunstanciales tales como tráfico, meteorología, obras, medidas de seguridad, etc.

<sup>719</sup> Este término aparecía en el Código de la Circulación de 1934: "Lugar donde se autoriza el estacionamiento de vehículos comerciales, en espera de que sean solicitados sus servicios".

Todavía figura como equivalente a "parada" en el art. 21 del vigente Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE núm. 89, de 13 de abril).

<sup>720</sup> El RGCir contempla varias situaciones que no considera adelantamiento ni rebasamiento. Así, por ejemplo, el art. 83.3) del RGCir indica que "En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, **tampoco se considerará adelantamiento** el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa".

Por ello sería importante que se contemplase la definición de "sobrepasar" y "sobrepaso".

<sup>721</sup> Suelo urbano es aquel que se encuentra en la ciudad o en el que existe un cierto desarrollo urbano por la existencia de ciertos servicios urbanísticos básicos (como puede ser luz, agua, saneamiento y acceso rodado) o cierta agrupación de edificaciones (aunque carezcan de los servicios urbanísticos básicos). (Alejandro J. Criado Sánchez).

<sup>722</sup> Una tajea o tarjea es una obra de paso (empleando un término más técnico), o alcantarilla (nombre común que se suele utilizar habitualmente). Es una construcción que permite el drenaje transversal de las aguas superficiales bajo otra infraestructura, como un camino, carretera o vía férrea. Fue una de las 4 primeras señales de tráfico referidas a los obstáculos en la vía como Anexo C en el Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles, firmado en París el 11 de octubre de 1909. Allí figuraba con el nombre de "tarjea transversal" y se refería a canales transversales en la calzada que no estaban cubiertos.

<sup>723</sup> Es el sistema de pago más moderno en las autopistas de peaje. Este sistema permite abonar el peaje sin detenerse en las cabinas. Consiste en la identificación del usuario que pasa por una vía determinada de la estación de peaje gracias a un pequeño transmisor (transponedor) instalado en el vehículo. Este transmisor es reconocido

<sup>724</sup> *Templado del tráfico.*

<sup>725</sup> *Tiempo prudencial.*

<sup>726</sup> *Tráfico.*

<sup>727</sup> *Tramo de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM).*

<sup>728</sup> *Tramo de concentración de accidentes (TCA).*

<sup>729</sup> *Tránsito.*

---

por una antena colocada en las vías que aceptan este sistema de pago. Este pequeño transmisor recibe diferentes denominaciones: OBE (On Board Equipment), TAG, Teletac, OBU (On Board Unit), etc. Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje han llegado a un acuerdo por el que ha desarrollado un servicio único de Telepeaje en toda España que se denomina: VIAT.

El 03.12.2018, el Comité de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo dio luz verde a un sistema único de telepeaje en la Unión Europea. Los conductores podrán cruzar los diferentes países de la UE con un único contrato y un único sistema de Telepeaje. Además, se mejorará el intercambio de información entre los Estados miembro de las infracciones que se cometan en las vías de peaje. Estará en vigor en 2023.

La patronal SEOPAN que agrupa a las grandes empresas constructoras de infraestructuras y las principales concesionarias de autopistas han llegado a un acuerdo para facilitar los dispositivos de telepeaje a mejor precio a aquellos **conductores con algún tipo de discapacidad** que les implique la obtención de algunos de los siguientes códigos (incluyendo sus respectivos subcódigos) contemplados en el apartado 12 del carnet de conducir: 02 Prótesis auditiva/ayuda a la comunicación; 03 Prótesis/órtesis del aparato locomotor; 10 Transmisión adaptada; 15 Embrague adaptado; 20 Mecanismo de frenado adaptado; 25 Mecanismo de aceleración adaptado; 30 Mecanismos combinados; 35 Disposición de mandos adaptados; 40 Dirección adaptada; 43 Asiento del conductor adaptado, 44 Adaptaciones de la motocicleta. (Fuente: ABC.ES 27.11.2015).

<sup>724</sup> Es el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

<sup>725</sup> Produce inseguridad jurídica no conocer lo que se estima como “tiempo prudencial”.

<sup>726</sup> El DLE lo define como circulación de vehículos o como el movimiento o tránsito de personas, mercancías, etc., por cualquier medio de transporte. El TRLTSV y el RGCir utilizan este término, casi en exclusiva, para referirse a la circulación de vehículos, prefiriendo el término “tránsito” al ocuparse de peatones y animales. En español se refería inicialmente al movimiento de mercancías por los caminos y de ahí fue pasando a convertirse en sinónimo de circulación.

<sup>727</sup> Su definición figura en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo) como: “Tramo completo de carretera con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los accidentes en el que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva”.

También se halla esa definición en la Orden Circular 30/2012 por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del Estado.

<sup>728</sup> Su definición legal figura en el Real Decreto 345/2011 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado: “Tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes”.

También se halla esa definición en la Orden Circular 30/2012.

La DGT los define como “aquellos tramos de la red que presentan una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos de características semejantes, y en los que, previsiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad”.

En Francia añaden el término “corporales” después de accidentes, es decir, no incluyen los accidentes con sólo daños materiales.

<sup>729</sup> El DEL lo define como la actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc. El TRLTSV y el Reglamento General de Circulación tienden a utilizar este término cuando se refieren a personas y animales y reservan prácticamente la palabra “tráfico” para la circulación de vehículos. La CE también reserva la palabra “tránsito” para “lugares de tránsito público” en el art. 21 y, de nuevo, para referirse a peatones.

<sup>730</sup> Túnel y falso túnel.

<sup>731</sup> Túnel inteligente.

<sup>732</sup> Turbo glorieta.

<sup>733</sup> Vado.

<sup>734</sup> Variante de población.

<sup>735</sup> Velocidad.

---

<sup>730</sup> El DEL define "túnel" como "Vía subterránea **abierta artificialmente** para el paso de personas y vehículos." Un falso túnel es una infraestructura que se construye cuando un obstáculo natural de escasa altura debe ser atravesado por una carretera, de forma que no resulta conveniente perforar un túnel debido al escaso recubrimiento y al riesgo de que la construcción de una trinchera convencional pueda provocar desprendimientos. En otras ocasiones, la construcción de falsos túneles se justifica simplemente en la necesidad de minimizar el impacto ambiental de la vía de comunicación, especialmente cuando el trazado pasa cerca de zonas urbanas.

<sup>731</sup> Es un túnel con capacidad de conectarse con los vehículos gracias a las comunicaciones C-V2X (celular vehicle-to-everything), la sensorización IoT (Internet of Things) y el edge computing de la red 5G. Integra sensores medioambientales, cámaras de detección de incidencias, lectores de matrículas y datos sobre mercancías peligrosas

<sup>732</sup> No están reguladas en el RGCir, pero se están instalando en algunos lugares de España. La turbo glorieta, tiene el aspecto de una isla central de forma no circular, que canaliza el tráfico desde las entradas y a lo largo de la calzada anular según el destino que se quiera seguir. Con este diseño se elimina la preferencia del carril exterior, y todos los carriles pasan a tener utilidad, siendo el propio carril el que guía al conductor hacia la salida previamente seleccionada.

<sup>733</sup> El DLE lo define como "modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas para facilitar el acceso de los vehículos a los locales y viviendas". La normativa de tráfico tendría que referirse no sólo a la obra sino también al espacio longitudinal que comprende el vado.

Podemos decir que se trata de un espacio señalizado con la prohibición de estacionar en dicho lugar, para permitir el acceso o la salida de los vehículos que lo utilicen. Además, el TRLTSV señala en su art. 40.2.f) que está prohibido estacionar delante de un vado señalizado correctamente.

El vado no es una reserva de estacionamiento en superficie, sino, simplemente, una zona que debe permanecer libre, en todo momento, para que pueda entrar o salir el vehículo o vehículos que lo utilicen.

Un vado legal y por lo tanto autorizado se señala con la señal R-308 e (Estacionamiento prohibido en vado. Prohíbe el estacionamiento delante de un vado) y esta señal obliga a su cumplimiento por parte de todos los conductores de vehículos, sin excepciones, incluido al propietario del vado. Si no fuera así, estaríamos ante una reserva de un espacio público para obtener un beneficio privado, lo que supondría un privilegio frente a los demás conductores.

En algunos ayuntamientos se otorgan, utilizando para ello una ordenanza municipal, permisos para estacionar un vehículo concreto delante de una vivienda, colocando la matrícula autorizada en un panel complementario debajo de la señal de vado, y el TRLTSV y el RGCir deberían aclarar si es posible que una ordenanza municipal autorice esta posibilidad.

Otros ayuntamientos exigen que existan un mínimo de plazas de aparcamiento en el garaje para el que se solicita el vado, con lo que se da el caso de que una persona o familiares que viven con ella y que tienen reconocido un grado de discapacidad importante se ven en la imposibilidad de desplazarse en su vehículo al médico o para hacer otra gestión al no reconocerles el derecho al vado. Véase el siguiente enlace:

[https://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/10/19/maria-pita-niega-vado-permanente-dos-discapacitadas-2016/0003\\_201810H19C2994.htm](https://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/10/19/maria-pita-niega-vado-permanente-dos-discapacitadas-2016/0003_201810H19C2994.htm)

<sup>734</sup> Obra de modernización de una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano. (Reglamento General de Carreteras 1994).

<sup>735</sup> Es la relación entre la distancia que recorre un vehículo y el tiempo que tarda en recorrer dicha distancia. En la circulación vial se mide en kilómetros por hora.

<sup>736</sup> *Velocidad aconsejada o recomendada.*

<sup>737</sup> *Velocidad adecuada.*

<sup>738</sup> *Velocidad anormalmente reducida.*

<sup>739</sup> *Velocidad de diseño o de proyecto.*

<sup>740</sup> *Velocidad de paso animal.*

<sup>741</sup> *Velocidad de paso humano o paso de persona / Circular “al paso”.*

<sup>742</sup> *Velocidad de trote (de un animal)*

---

<sup>736</sup> *Es aquella, expresada en km/h en la correspondiente señal (cuadrada, con fondo azul) que se recomienda no sobrepasar. Si está situada debajo de una señal de advertencia de peligro, la recomendación se refiere al tramo al que se refiere el peligro.*

<sup>737</sup> *Es aquella que permite estar en condiciones de dominar el vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto que se pueda presentar.*

<sup>738</sup> *Se considera que un vehículo circula a velocidad anormalmente reducida cuando lo haga a velocidad inferior a la mínima genérica de la vía sin causa justificada (avería o emergencia, principalmente), circulen o no otros vehículos.*

<sup>739</sup> *La Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC indica que es la velocidad que permite definir las características geométricas mínimas de los elementos del trazado, en condiciones de comodidad y seguridad.*

<sup>740</sup> *No se puede establecer una velocidad de paso animal porque son varias las especies que pueden circular por vías y caminos, pero en cualquier caso no debería superar la velocidad de paso humano ya que deben ir acompañados de una persona que los conduzca.*

<sup>741</sup> *La única norma estatal que contiene información sobre esta velocidad es la Orden TAM/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados que establece en su art. 23.6 una velocidad de paso peatonal en los semáforos de 50 cm/seg, que equivale a 1,8 km/h. Pero sólo se refiere a los cruces semafóricos sin que extienda su aplicación a otras situaciones.*

*La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de la ciudad de Madrid, que entró en vigor el 24.10.2018 establece lo que denomina “paso de persona” en 5 km/h.*

*El RGCir menciona “paso humano” para referirse en el art. 121.2.c) a los impedidos que transita en silla de ruedas con y sin motor y utiliza el término “paso de persona” en ese mismo artículo, en el apartado 4) para referirse a la velocidad a la que pueden ir por las aceras los que utilicen monopatinos, patines o aparatos similares.*

*En el art. 48. f) del RGCir antes de la reforma por medio del RD 1514/2018 figuraba en su apartado 1.f) que la velocidad de los vehículos en los que su conductor circulase a pie no podían sobrepasar la velocidad del paso humano.*

*La DGT utiliza la expresión “circular al paso” en su publicación sobre los peatones, pero no aclara su significado: [http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo\\_recursos/didacticos/did\\_adultas/peatones.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_adultas/peatones.pdf)*

*Tenemos que tener en cuenta que existen varios tipos de peatones y por consiguiente distintas velocidades. Generalmente se distinguen, en zonas urbanas, tres categorías de peatones y sus velocidades asociadas:*

- *un niño pequeño o una persona anciana: 1 a 3 km/h.*
- *un adulto: 4 a 6 km/h.*
- *un corredor urbano: 12 a 15 km/h.*

*Esa falta de clarificación sobre este tipo de velocidad también se echa de menos, por ejemplo, en Francia o Bélgica. En este último país la jurisprudencia la ha estimado en  $\pm 6$  km/h.*

<sup>742</sup> *También se echa de menos que el Reglamento General de Circulación no aclare este concepto. Se calcula que la velocidad media del trote es de casi 15 km/h en un caballo adulto de estatura media. En un bando de 26 de junio de 1902, el alcalde de Madrid, Alberto Aguilera y Velasco, prohibió transitar a una velocidad superior a los **ocho kilómetros por hora**, ó sea “**aproximadamente el trote ordinario de un caballo**”.*

*El art. 48 RGCir suprimió el límite de velocidad para los animales que arrastrasen un vehículo, pero hay que recordar que el art. 17 RGCir señala que el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo o animales.*

<sup>743</sup> Velocidad específica.

<sup>744</sup> Velocidad excesiva.

<sup>745</sup> Velocidad genérica.

<sup>746</sup> Velocidad inadecuada.

<sup>747</sup> Velocidad limitada.

<sup>748</sup> Velocidad máxima.

<sup>749</sup> Velocidad máxima por construcción.

<sup>750</sup> Velocidad mínima.

---

<sup>743</sup> La velocidad genérica se convierte en específica cuando se rebaja mediante señales en determinados tramos de la vía (curvas, cambios de rasante, proximidad a intersecciones... etc.). En las carreteras convencionales no se puede aumentar la velocidad en 20 km/h para adelantar cuando existen señales específicas de limitación inferior a la genérica en determinados tramos.

<sup>744</sup> Es equivalente a velocidad inadecuada y ocurre cuando el conductor no adapta la velocidad de su vehículo a las circunstancias del tráfico, de la vía, meteorológicas, etc. No es lo mismo que exceso de velocidad ya que éste es circular por encima de los límites máximos autorizados en un tramo de una vía.

Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que el aumento de la velocidad media guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente y con la gravedad del mismo. Por ejemplo, un incremento de 1 km/h de la velocidad media del vehículo se traduce en un aumento del 3% en la incidencia de accidentes con lesiones, y un 4% a 5% en la incidencia de accidentes mortales. El riesgo de muerte de un peatón adulto atropellado por un automóvil a una velocidad de 50 km/h es inferior al 20%, pero es casi del 60% si el atropello se produce a 80 km/h.

Otros estudios muestran que cuando la colisión vehículo-peatón pasa de 30 km/h a 40 km/h, el riesgo de fallecimiento del peatón se duplica.

<sup>745</sup> La **velocidad genérica o mejor dicho las velocidades genéricas, son el conjunto de velocidades que se aplican al mismo tiempo y en el mismo tramo a la suma de vía + vehículo + conductor**. Ya que hay que tener en cuenta la asignada de forma teórica a una vía, dependiendo de su catalogación, junto con la velocidad genérica de cada tipo de vehículo en función de la vía por la que circula y además la asignada a cada conductor en función de sus circunstancias personales. Si un vehículo tiene **una velocidad genérica inferior** a la máxima genérica de la vía, ésta no se podrá rebasar (por ejemplo, el caso de camiones o vehículos con remolque en autopistas).

Esas velocidades genéricas presentan inconsistencias notables. Así se permite circular en vías interurbanas, a más velocidad a un autobús con 55 pasajeros que a un furgón cargado de tomates.

<sup>746</sup> Es circular sin tener en cuenta las circunstancias meteorológicas, del tráfico, el estado de la vía... etc., y que puede suponer un riesgo.

<sup>747</sup> Es aquella impuesta genéricamente o de manera concreta y específica para determinados tramos.

<sup>748</sup> Indica el límite superior de velocidad permitido en un tramo de carretera bien por ser la velocidad genérica o bien por una señal específica de velocidad máxima.

Las señales de velocidad máxima pueden ser verticales, verticales luminosas o marcas viales. Si la señal es vertical, obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de fin de limitación de velocidad, de fin de prohibiciones u otra de velocidad máxima.

<sup>749</sup> Es un término que aparece en el TRLTSV y en sus reglamentos pero que no está definido. Es la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo por aquí así lo ha establecido el fabricante por medios mecánicos o electrónicos. Desde 2020 la empresa Volvo limita la velocidad de cualquiera de sus modelos a 180 km/h. Según el fabricante, a partir de cierta velocidad, los sistemas de seguridad activa y pasiva de los automóviles no son suficientes para evitar lesiones graves o incluso fatales en caso de accidente.

<sup>750</sup> Es el límite inferior de velocidad permitido. También es la velocidad inferior a la mitad de la genérica de cada una de las vías. Igualmente es aquella que obliga a los conductores de vehículos a circular, por lo menos, a la velocidad indicada por la cifra, en kilómetros por hora, que figure en la señal, desde el lugar en que esté situada

<sup>751</sup> *Velocidad máxima en adelantamientos.*

<sup>752</sup> *Velocidad por diseño.*

<sup>753</sup> *Velocidad prevalente.*

<sup>754</sup> *Velocidad segura.*

<sup>755</sup> *Vía.*

<sup>756</sup> *Vía circular.*

<sup>757</sup> *Vía de acceso.*

<sup>758</sup> *Vía cortada al tráfico.*

---

hasta otra de velocidad mínima diferente o de fin de velocidad mínima o de velocidad máxima de valor igual o inferior.

En España el RGCir establece que “se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos” mientras que en otros países, como es el caso de Alemania, aclaran que en las autopistas solo se pueden conducir vehículos que desarrollen, por construcción, una velocidad mínima de 60 km/h o superior, de acuerdo con sus características técnicas, pero se permite una velocidad de circulación inferior a causa del tiempo atmosférico y del nivel del tráfico.

<sup>751</sup> Se aplica en las carreteras convencionales. Solo las motocicletas y los turismos pueden superar, en 20 km/h, la máxima de 90 km/h (o de 100 km/h, de acuerdo con el RGCir, en las carreteras así señalizadas por su titular) para adelantar. Siempre y cuando no haya limitación específica que lo prohíba o el vehículo adelantado circule ya a 90 km/h (o a 100 km/h), con lo cual, teóricamente, ya no sería posible el adelantamiento.

<sup>752</sup> Es la franja de velocidades entre las que puede circular un vehículo. Así un vehículo de movilidad personal viene de fábrica con una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h.

<sup>753</sup> Es la velocidad que prevalece frente a la máxima debido a la presencia de señales, por las circunstancias personales de los conductores, por el tipo de vehículo, por sus características especiales o por el tipo de carga.

<sup>754</sup> Se basa en que cada conductor debe asumir la responsabilidad de marcar sus propios límites dependiendo de las circunstancias a las que se enfrenta en cada tramo.

<sup>755</sup> Es todo camino, calle o carretera, público o privado, destinado al uso de una colectividad indeterminada de usuarios. Ni en el TRLTSV, ni en la Ley de Carreteras o su Reglamento encontramos su definición. Está compuesta de la plataforma, que incluye la calzada o calzadas y la mediana o terraplén si existen, los arcones o aceras, las bermas, las cunetas y los taludes, si en estos tres casos existen. También forman parte de la vía los puentes y los túneles.

La definición de “zona peatonal” (núm. 59) del Anexo I del TRLTSV indica que las aceras forman parte de la vía y eso implica muchas consecuencias que el legislador no ha tenido en cuenta.

Así la definición núm. 6 de ese Anexo I, dice que un vehículo es un “Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2” y ese art. 2 señala que esas vías o terrenos son públicos o que siendo privados son utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

El art. 121.5) RGCir, dispone que “La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”, es decir, mientras el TRLTSV permite su circulación por la totalidad de la vía, el Reglamento la limita a la calzada.

Muchas vías están reservadas para determinados usuarios, como son las vías ciclistas o peatonales.

<sup>756</sup> Este concepto figura en el artículo 57.1.c) del RGCir y debiera definirse.

<sup>757</sup> Convendría indicar lo que es una vía de acceso. Aunque no existe ese término literalmente en el apartado 9.1 de la Norma 3.1 IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, si encontramos la definición de “Acceso directo” o simplemente “acceso” a una carretera, que es la entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo de vía que **no tenga** la consideración de carretera”.

<sup>758</sup> Aquella vía que, por motivos de obras, accidentes, manifestaciones, procesiones, etc., se cierra durante un período de tiempo.

<sup>759</sup> *Vía de atención preferente.*

<sup>760</sup> *Vía de distribución.*

<sup>761</sup> *Vía de giro.*

<sup>762</sup> *Vía de penetración.*

<sup>763</sup> *Vía de servicio.*

<sup>764</sup> *Vía de uso público.*

<sup>765</sup> *Vía estrecha con muchas curvas.*

<sup>766</sup> *Vía forestal.*

<sup>767</sup> *Vía municipal principal.*

---

<sup>759</sup> El artículo 91 k) del RGCir establece que “Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos... los siguientes: k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente específicamente señalizados”, pero no aclara qué requisitos se exigen para recibir esa calificación. Pero ni en el RGCir, ni en el TRLTSV, ni en el Catálogo Oficial de Señales (Anexo 1 del RGCir), ni en el Catálogo de Señales de Fomento, ni en las Instrucciones de carreteras de la Ley de Carreteras aparece una señal referida a una vía de atención preferente, lo que ha ocasionado que haya multitud de modelos. Lo más recomendable es poner las letras V.A.P. en blanco dentro de un rectángulo con fondo azul y reborde negro y debajo el texto “Vía de atención preferente”. En las marcas viales se debería dibujar un rectángulo con reborde blanco y dentro, en el mismo color, el texto “VAP”.

Sólo se encuentra en recintos urbanos y algunos ayuntamientos como el de Guadalajara las definen como las vías públicas de competencia del Ayuntamiento que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y su intensidad de tráfico es superior a los 5000 vehículos diarios (depende de la Ordenanza municipal de regulación del tráfico); deben, por tanto, ser preservadas en el mayor grado posible, de afecciones a su capacidad, fluidez y seguridad de la circulación, ser objeto de limitaciones urbanísticas reguladas en las normas correspondientes, y tener una consideración especial en cuanto a medidas de vigilancia del tráfico.

<sup>760</sup> Son las que sirven para repartir la circulación a las diferentes zonas de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).

<sup>761</sup> La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras señala que, en una intersección, vía de giro es la vía o carretera que une otras dos que concurren en ella.

<sup>762</sup> Son aquellas que canalizan la entrada y salida de la ciudad (ordenanza municipal de Albacete).

<sup>763</sup> Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. (Anexo del Reglamento General de Carreteras 1994).

En el ámbito urbano la Ordenanza Municipal de Albacete la define como aquellas que tienen como finalidad esencial permitir el acceso peatonal y de vehículos a los edificios en ellas existentes.

<sup>764</sup> Este concepto aparece varias veces en la Ley y la única definición la encontramos en el artículo 344 del Código Civil donde se señala: “Son bienes de uso público, en las provincias y los pueblos, los caminos provinciales y los vecinales, **las plazas, calles, fuentes y aguas públicas, los paseos y obras públicas de servicio general, costeadas por los mismos pueblos o provincias**”.

<sup>765</sup> Está definida en el art. 106 del RGCir. Es la que, teniendo una calzada de 6,50 metros de anchura o inferior, está señalizada con señales que indican una sucesión de curvas próximas entre sí.

<sup>766</sup> Según la Real Academia de Ingeniería es un “Camino que discurre por los montes, por el que pueden circular vehículos a motor”.

<sup>767</sup> Su definición se encuentra en la publicación “Carreteras urbanas, recomendaciones para su planeamiento y proyecto” del MOPT, de 1992. Considera vías municipales principales a aquellas que:

- Constituyen los canales de mayor capacidad de circulación de los vehículos urbanos dentro de una red más extensa de vías secundarias y calles.
- Sirve a las necesidades de accesibilidad de los usos urbanos.

<sup>768</sup> *Vía pavimentada.*

<sup>769</sup> *Vía peatonal.*

<sup>770</sup> *Vía pecuaria o camino ganadero.*

<sup>771</sup> *Vía preferente.*

<sup>772</sup> *Vía pública.*

<sup>773</sup> *Vía rápida.*

<sup>774</sup> *Vía saturada.*

<sup>775</sup> *Vía sin salida.*

<sup>776</sup> *Vía verde.*

<sup>777</sup> *Viaducto.*

<sup>778</sup> *Vías que tienen la consideración de carreteras.*

---

<sup>768</sup> *Vía revestida de material, es decir, tiene una superficie artificial. La capa que cubre la vía está constituida por asfalto, cemento, adoquines u otro material similar para que esté firme y llano.*

<sup>769</sup> *Son aquellas en las que sólo está permitido el tránsito de peatones (ordenanza municipal de Albacete).*

<sup>770</sup> *El artículo 1 de la ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, las define como "las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero".*

<sup>771</sup> *Vía cuyo tráfico goza de preferencia de paso respecto de las demás vías que atraviesa. Véase el art. 56.5) RGCir.*

<sup>772</sup> *El DLE la define como "calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula el público". Para que sea de aplicación la Ley de Tráfico tiene que ser "apta para la circulación", tal como señala el art. 2 de la ley, es decir apta para que circulen personas, vehículos y animales o alguno de ellos.*

<sup>773</sup> *Este término figuraba en la primera versión de la LTSV. Fue sustituido por el término "vía para automóviles" aunque sigue figurando en el Acuerdo Europeo sobre las Principales Vías de Tráfico Internacional (AGR) de 15 de noviembre de 1975 que España no firmó.*

*La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) suprimió el término "vía rápida" porque no era necesaria una categoría especial para estas carreteras convencionales cuyo nombre implicaba además un mensaje contrario a la seguridad vial.*

<sup>774</sup> *El término "saturada" sólo aparece en el RGCir (art. 54.3d) para referirse a la circulación. Del contenido del artículo 83.2 del RGCir se puede deducir lo que significa una vía saturada: "aquella en la que la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril".*

<sup>775</sup> *Es la vía que no tiene continuidad y de la que normalmente un vehículo debe salir marcha atrás. Debe estar preseñalizada con la señal vertical S-15, en sus distintas variantes.*

<sup>776</sup> *Es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias. Son usados por cicloturistas y senderistas.*

*En el Código de la circulación francés se define vía verde como un camino reservado exclusivamente a la circulación de vehículos sin motor, de peatones y de jinetes.*

<sup>777</sup> *El DLE lo califica como "Obra a manera de puente, para el paso de un camino sobre una hondonada".*

<sup>778</sup> *Según el apartado 2.7 de la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, tienen la consideración de carretera (además de las autopistas, autovías, carreteras multicarril y convencionales):*

- **Vías complementarias a la calzada central:**
  - *Vías para regulación de accesibilidad y movilidad:*
    - *Vías colectoras-distribuidoras.*

<sup>779</sup> *Vías de libre circulación.*

<sup>780</sup> *Vuelco con vuelta de campana.*

<sup>781</sup> *Vuelco en tonel.*

<sup>782</sup> *Zona 30.*

<sup>783</sup> *Zona a 30.*

<sup>784</sup> *Zona de afección de la carretera.*

<sup>785</sup> *Zona de estacionamiento restringido.*

- *Vías de servicio.*
- *Vías laterales (también denominadas calzadas laterales).*
- *Vías especializadas en determinados tipos de vehículos:*
  - *Vías para vehículos de transporte colectivo (BUS).*
  - *Vías para vehículos con alta ocupación (VAO)*
  - *Vías para vehículos pesados (VP).*

• **Vías de conexión:**

- *Ramales de enlace.*
- *Ramales de transferencia.*
- *Vías de giro.*
- *Calzadas anulares*

<sup>779</sup> *Son aquellas en las que está permitida la circulación peatonal y el tráfico rodado (ordenanza municipal de Albacete).*

<sup>780</sup> *Consiste en el vuelco en sentido longitudinal del vehículo.*

<sup>781</sup> *Consiste en un giro transversal del vehículo con relación a su sentido de marcha.*

<sup>782</sup> *La velocidad máxima de los vehículos está limitada a 30 km/h, los peatones no tiene prioridad y además debe tener las siguientes características:*

- a) *La acera y la calzada están situadas a distinto nivel para dar mayor protección al peatón.*
- b) *Las vías 30 han de ser lo suficientemente amplias como para permitir la segregación entre acera y calzada, siendo necesario un mínimo de 7 m entre fachadas. El art. 5.2.b) de la Orden TAM/851/2021 exige un espacio mínimo en las aceras de 1,80 m y el apdo. 4.4.2.2 de la Norma 8.1- IC, indica: "Excepcionalmente, en vías urbanas con báculos de iluminación junto al bordillo, dicha separación podrá ser igual a la de aquellos, siempre que no baje de 0,3 m." (lo que a efectos prácticos, significa que las aceras deben tener normalmente 2,10 m de ancho, a ambos lados) y a eso habría que añadirle los 3 m para el carril de circulación de velocidad máxima inferior a 40 km/h, de la Tabla 7.1 de la Norma 3.1- IC".*
- c) *La máxima velocidad de circulación exige la implantación de elementos físicos que informen a los conductores de las características especiales de la zona, eviten la indisciplina vial e inviten a practicar una conducción adecuada mediante sistemas de calmado de tráfico.*
- d) *Las intensidades de tráfico deberían ser inferiores a 5.000 vehículos/día, por lo que no forma parte de la red viaria principal.*
- e) *El flujo de peatones no debe ser elevado, ya que, en caso contrario, sería más conveniente la implantación de una zona de prioridad peatonal.*
- f) *Se deben señalar de forma visible las puertas de entrada.*

<sup>783</sup> *Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad. No suele ser muy respetada por falta de suficientes controles.*

<sup>784</sup> *Este término figura en el art. 7.4 del Reglamento General de Carreteras. La zona de afección de una carretera del Estado "consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas (artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras".*

<sup>785</sup> *Este término no está definido y figura en el artículo 7.c)*

<sup>786</sup> Zona de frenado de emergencia.

<sup>787</sup> Zona de intervención.

<sup>788</sup> Zona de preselección.

<sup>789</sup> Zona de rodadura.

<sup>790</sup> Zona de servicio.

<sup>791</sup> Zona limitada en tiempo.

<sup>792</sup> Zona peatonal.

---

<sup>786</sup> Definición contenida en la señal S-16 del Reglamento General de Carreteras. "Indica la situación de una zona de escape de la calzada, acondicionada para que un vehículo pueda ser detenido en caso de fallo de su sistema de frenado".

<sup>787</sup> Término que figura en el art. 5.4 del Reglamento General de Carreteras. La Ntp 291 (nota técnica de prevención del INSHT) la define como "aquella en la que las consecuencias de los accidentes producen un nivel de daños que justifica la aplicación inmediata de medidas de protección".

<sup>788</sup> Zona situada normalmente antes de los semáforos, donde los carriles están pintados con líneas continuas para que los conductores elijan el que más conviene a su destino. En muchos países una vez que se entra en el carril preseleccionado se sanciona cambiar a otro.

<sup>789</sup> Término que figura en el art. 42.1 del Reglamento General de Carreteras. Es la capa superior de una vía por donde pueden circular los vehículos.

<sup>790</sup> El Reglamento General de Carreteras, en su art.56 las define como: "las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera".

Otra definición, esta vez referida a las autocaravanas la encontramos con el nombre de área de servicio o de acogida, en la Instrucción 08/V-74 de la DGT que afirma que "se trata de instalaciones específicamente concebidas para dar servicio o acogida a las autocaravanas facilitando una serie de servicios necesarios para estos vehículos, fundamentalmente: estacionamiento, suministro de agua potable y lugar para el vaciado de depósitos".

<sup>791</sup> Este término está sin definir y figura en los artículos 7.c) y 39.4)

<sup>792</sup> En el RGCir aparece este término 7 veces y siempre como equivalente a acera (o a andén o paseo) y por ello es de lamentar que no se haya definido.

En realidad, las zonas peatonales son calles, plazas o paseos conectados entre sí de una población, en las que está restringida o prohibida la circulación de vehículos a motor.

Se identifican con la señal de circulación prohibida (R-100) muchas veces acompañada de la señal complementaria S-860 con el texto "excepto vehículos autorizados" + la señal de camino reservado para peatones (R-410), ya que no existe una señal individualizada para "zona peatonal". Los vehículos con acceso permitido también se ven afectados por una señal de velocidad máxima de 10 km/h.

A veces se opta por señalizarla con la señal de calle residencial (S-28) y en el mismo poste la señal complementaria S-860 con el texto "zona peatonal".

Incluso algún ayuntamiento ha optado por la señal de refuerzo que figura en el apartado 7.33) de la Norma 8.1-IC Señalización Vertical de la Instrucción de Carreteras con las señales R-100 y R-410 con dos líneas de texto en un rectángulo de fondo blanco donde se indica: "zona peatonal" y "solo vehículos autorizados".

En muchas ocasiones esas zonas se localizan en espacios con abundantes locales comerciales y de ocio, o espacios de especial interés histórico o turístico. En muchas ciudades europeas, al igual que en España, hay zonas peatonales que, entre otras ventajas, mejoran el entorno de esos espacios, facilitan el tránsito peatonal, reducen la siniestralidad y son zonas limpias y libres de elementos contaminantes procedentes del tráfico rodado. En la mayoría de estas zonas peatonales solo pueden acceder vehículos de residentes en la mismas, servicios de emergencias o de suministros a los establecimientos allí situados.

<sup>793</sup> Zona de uso peatonal.

<sup>794</sup> Zona reservada a carga y descarga.

<sup>795</sup> Zona reservada para uso exclusivo de minusválidos.

## **D) ACRÓNIMOS Y SIGLAS<sup>796</sup>**

<sup>797</sup> ACDA (Assured Clear Distance Ahead)

<sup>798</sup> ADAS (Sistema)

<sup>799</sup> ANPR o ALPR

<sup>800</sup> APR

<sup>801</sup> CAP

---

<sup>793</sup> Está definida en el art. 4 de la Orden TMA/851/2021: “a) Zona de uso peatonal: todo espacio público urbanizado destinado de forma permanente al tránsito o estancia peatonal”.

<sup>794</sup> Este término figura en el art. 39.2c) de esta Ley. La ordenanza municipal de Benidorm la define como “la limitación de espacio sobre la vía pública, señalizado como tal, donde tan sólo se permitirá el estacionamiento de vehículos comerciales, por el tiempo estrictamente necesario para realizar las u operaciones mencionadas, no pudiendo quedar estacionados en éstas, una vez finalizadas las mismas”.

<sup>795</sup> Este término figura en el art. 94.1.j) y 94.2.d) y 173 (Señal V-15) del RGCir. Sería mejor que dijese “para uso de personas con movilidad reducida (PMR).”

<sup>796</sup> Para conocer la diferencia y los matices entre siglas y acrónimos se puede consultar: <https://www.fundeu.es/recomendacion/siglas-y-acronimos-claves-de-redaccion/>

<sup>797</sup> Es un término inglés que significa “Mantenga la distancia de seguridad con quien circula delante” e internacionalmente se reconoce como responsable de un accidente a quien no la mantiene.

<sup>798</sup> El Sistema ADAS – Advanced Driver Assistance System- permite ayudar al conductor en las diferentes actividades que tiene que realizar con su respectivo vehículo. La DGT define el ADAS en la Instrucción 16 TV/89 como el “sistema de estacionamiento asistido el conjunto de ayudas que, actuando de manera automatizada sobre la dirección y/o el sistema de frenado y aceleración del vehículo permiten realizar la maniobra de estacionamiento sin la intervención directa del conductor sobre el volante y/o pedal del freno y acelerador”.

Pero estos sistemas también se ocupan de la frenada automática en emergencias, la alerta de atropello a peatones y ciclistas, la alerta de salida de carril, el control de crucero adaptativo (mantiene la velocidad y la distancia de seguridad), el control de ángulo muerto (detecta y avisa de la presencia de vehículos en las zonas laterales), etc.

<sup>799</sup> Acrónimo en inglés para «Automatic Number Plate Recognition» o «Automatic Licence Plate Recognition», es decir, “Reconocimiento Automático del Número de Matrícula». En Buenos Aires, en pórticos situados en las calles principales se ve la matrícula de los vehículos que van circulando.

<sup>800</sup> Significa: “Área de Prioridad Residencial” y son espacios en los que se restringe el acceso de vehículos de no residentes con el objetivo de darle un mayor espacio al peatón, al transporte público, a las bicicletas y a los vehículos con bajos niveles de emisión de contaminantes, disminuyendo los niveles de contaminación acústica y atmosférica de dichos espacios.

<sup>801</sup> El acrónimo CAP corresponde a un Certificado de Aptitud Profesional con validez en todo el territorio de la Unión Europea expedido por la Comunidad Autónoma y que sirve para acreditar que un conductor ha superado los cursos y exámenes exigidos para la obtención de la cualificación inicial como conductor profesional. Se trata de un certificado que no tiene plazo de caducidad, pero su vigencia depende de que su titular siga, dentro de unos plazos determinados en la normativa, los cursos de formación continua que corresponda.

Afecta a aquellos que deban conducir vehículos de empresas establecidas en cualquier estado miembro de la unión europea, para la que resulte obligatorio estar en posesión de permisos de conducción de las categorías C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D O D+E.

802 CAS, TAS o CAL

803 CAT o CATV

804 COBIDA

805 CRC

806 CSRV

807 DAB

808 DMV

809 ERAT

810 GR (Sendero de Gran Recorrido)

811 GIAT

812 GSLF

813 ITICI

---

Coloquialmente hablando se dice que el permiso de conducción sirve para conducir y el CAP sirve para trabajar. Véase la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera.

<sup>802</sup> En Iberoamérica se encuentra en la legislación de tráfico la sigla «CAS» con el significado de «contenido de alcohol en sangre» y esta sigla también la utiliza la Organización Mundial de la Salud en sus publicaciones. «TAS» se podría utilizar para indicar «tasa de alcohol en sangre» del mismo modo que en Francia se emplea «taux d'alcool dans le sang (TAS). En los países de habla inglesa se utiliza BAC (blood alcohol concentration) o BAL (blood alcohol level).

<sup>803</sup> Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos.

<sup>804</sup> Es el acrónimo de "Conducir bajo la influencia de drogas o alcohol". En inglés se utilizan mucho los términos DUI (Driving under influence - Conducir bajo la influencia) y DWI (Driving while intoxicated / impaired - Conducir estando intoxicado / ebrio)

<sup>805</sup> Centros de Reconocimiento de Conductores.

<sup>806</sup> Centros de Sensibilización y Reeducción Vial.

<sup>807</sup> Los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB) permiten mejorar la eficacia a la hora de evaluar las emisiones de los vehículos en función de su categoría de emisión. En inglés se denominan «On-board diagnostics (OBD) systems».

<sup>808</sup> Depósito Municipal de Vehículos. Lugar a donde son enviados los vehículos retirados de las vías urbanas.

<sup>809</sup> Equipo de reconstrucción de accidentes. Está formado por agentes de la Guardia Civil.

<sup>810</sup> Ver Sendero de Gran Recorrido.

<sup>811</sup> Grupo de Investigación y Análisis de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. La sede central de este grupo se encuentra en Madrid, sin embargo, en algunas provincias existe un GIAT dependiente de la Agrupación de Tráfico.

<sup>812</sup> Significa «Guías Sonoras Longitudinales Fresadas». Son guías longitudinales en las cuales, mediante una serie de bandas fresadas, se dota a las vías donde se ejecutan de un mayor nivel de seguridad, alertado a los conductores a través de efectos acústicos y mecánicos de los límites de calzada y/o carriles. Se recomienda instalar carteles informativos avisando de su presencia (Instrucción DGT 18/TV-102, de 22I.02.2018).

<sup>813</sup> Con el sistema ITICI (Intercambio telemático de la Inspección Técnica de Vehículos) los agentes comprueban al instante, sin tener que parar y solicitar documentación, si un vehículo tiene la ITV pasada o desfavorable y sancionarle automáticamente por ello. Este sistema envía de forma telemática desde las estaciones de ITV la información sobre el resultado de las inspecciones técnicas al Registro de vehículos de la Dirección General de

814 ORA

815 PCP

816 PMR

817 PMV

818 ROMA

819 SAAV

820 SCV

---

Tráfico. De esta forma los agentes desde sus vehículos patrulla podrán acceder al momento al sistema y comprobar si un vehículo ha pasado o no la Inspección.

Este sistema se aplica en toda España desde el 01.01.2013 y ha sido desarrollado por la Dirección General de Tráfico, en colaboración con las distintas Consejerías de Industria de las CCAA, tiene como objetivo mejorar la seguridad vial reducir las emisiones contaminantes y sancionar a quienes no cumplan la normativa.

<sup>814</sup> Los sistemas ORA (Ordenanza Reguladora de Aparcamientos), o que reciben otros nombres, dependiendo de los ayuntamientos y las comunidades autónomas, se basan en:

-limitación del período máximo de uso de la plaza de estacionamiento.

-uso de la plaza mediante la aplicación de una tarifa.

-existencia de mecanismos de control y vigilancia de estas disposiciones.

Estos sistemas actúan en contra del uso indiscriminado y arbitrario del escaso espacio existente para estacionar en el centro de las ciudades, cuyos condicionantes urbanísticos, históricos y sociales la convierten en polos de atracción. La rotación o uso de la plaza por el mayor número de vehículos es la razón última de los sistemas ORA. Muchas veces nos encontramos con marcas viales de color verde, para zonas de reserva preferencial vecinal y debemos tener en cuenta que la pintura verde no está reconocida ni en el RGCir ni en la Norma 8.2-IC Marcas Viales.

<sup>815</sup> Todas las personas que conduzcan de manera continuada en el interior de la zona restringida de un recinto aeroportuario (no se aplica el TRLTSV) deberán disponer de un permiso de conducción en plataforma denominado PCP, expedido por la dirección del aeropuerto. El PCP es un documento **personal e intransferible**, que sirve de identificación al interesado junto con su acreditación personal y su DNI.

Existen dos tipos de PCP según las zonas del recinto aeroportuario en las que se autorizan a conducir:

- PCP: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario, excepto en el Área de Maniobras.
- PCP A.M.: Permiso para conducir en la totalidad del recinto aeroportuario. Todo poseedor del PCP deberá disponer de la acreditación personal que permite el acceso a la plataforma, permiso de conducción del tipo B o superior en vigor y un certificado de aptitud emitido por la compañía operadora del mismo. Para la obtención del PCP se debe superar un examen que acredite el conocimiento de la Normativa de Seguridad en Plataforma en vigor, así como otros conocimientos que determine la Dirección del Aeropuerto.

<sup>816</sup> Persona de movilidad reducida. Una PMR siempre sufrirá alguna discapacidad motriz.

<sup>817</sup> Paneles de Mensaje Variable.

<sup>818</sup> Registro Oficial de Maquinaria Agrícola. Desde el 2009 toda maquinaria agrícola tiene la obligación de ser inscrita en este registro, para certificar que las máquinas con las que trabajan los agricultores cumplan unas características básicas de seguridad. El Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola (ROMA), expresa en su Preámbulo que la maquinaria agrícola constituye un medio de producción que se ha hecho imprescindible en la actividad agraria, dependiendo en muchos casos la rentabilidad de las explotaciones del buen empleo de los equipos mecánicos. En una agricultura respetuosa con el medio ambiente es necesario utilizar máquinas que en su diseño y fabricación se hayan tenido en cuenta una serie de requisitos mínimos, sin olvidar su equipamiento con una serie de dispositivos que minimicen el riesgo de accidente para sus usuarios y el resto de población.

<sup>819</sup> Sistemas de aviso acústico para los vehículos eléctricos híbridos y para los vehículos eléctricos puros, destinados a advertir a los usuarios vulnerables de la carretera.

<sup>820</sup> Sistema de Contención de Vehículos. Son sistemas que se sitúan a lo largo de los márgenes exteriores de una carretera o en la mediana para evitar que los vehículos que se salen de la calzada alcancen un obstáculo o un desnivel. Suelen ser guardarraíles o barreras metálicas, conocidos muchas veces como "quitamiedos" diseñados

821 SIA

822 SP

823 SPM

824 TAES o CAAL

825 TCVTC

826 TASEVAL

---

para evitar las salidas de vía. Funcionan como dispositivos de guía que sirven para indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva, el sentido de circulación y los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son sistemas de contención, inicialmente, diseñados para vehículos de cuatro ruedas, pero cada vez más adaptados a vehículos de dos ruedas que no dejan de ser usuarios vulnerables debido a las consecuencias en caso de impacto contra este tipo de retención por parte de conductores de motocicletas. De ahí, que sean consideradas peligrosas cuando las barreras de seguridad presentan formas agresivas (extremos de barrera en forma de cola de pez sin enterrar), existen interrupciones y transiciones entre barreras (paso de una barrera metálica a otra de hormigón), disponen de altura insuficiente tras el nuevo asfaltado de la carretera, existe ausencia de doble cuerpo, hay columnas expuestas ...

Cuando las barreras de seguridad están específicamente diseñadas para la protección de los usuarios de los vehículos de dos ruedas, se conocen con el nombre de barreras de seguridad para protección de motociclistas. Las barreras de seguridad deben contar asimismo con una disposición (terminación) específica de sus extremos. Los pretilos son sistemas de contención de vehículos funcionalmente análogos a las barreras de seguridad, pero específicamente diseñados para su instalación en bordes de tableros de puentes y obras de paso, coronaciones de muros de sostenimiento, y obras similares.

<sup>821</sup> El Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA), destinado a identificar zonas adaptadas a personas con movilidad reducida (y no todas las personas con discapacidad tienen la movilidad reducida), consiste en un cuadro azul con la imagen estilizada de una persona en silla de ruedas en color blanco. Los derechos de autor del logo (ISO 7001), pertenecen a la Comisión Internacional sobre Tecnología y Accesibilidad, (ICTA), un comité de Rehabilitación Internacional. Fue diseñado por Susanne Koefoed en 1968. El símbolo original fue modificado por Karl Montan, agregando un círculo en la parte superior de la figura sentada, imagen que se mantiene hasta hoy. El símbolo tuvo inmediata aceptación y con respaldo de la Organización Internacional de Normalización (ISO) y de la ONU, se convirtió rápidamente en la forma de designar una instalación accesible. El logotipo es hoy uno de los 5 símbolos más reconocidos en el mundo.

<sup>822</sup> Significa "Servicio Público", Es la señal V-9 que figura en el Anexo XI del RGV y que consiste en una placa con las iniciales "SP" y que sirve para indicar que el vehículo está destinado a prestar servicios públicos.

<sup>823</sup> Sistemas de Protección para Motoristas. Consisten en planchas metálicas tapando el espacio por debajo de las biombos para evitar lesiones graves a los motoristas que en caso de accidente se deslizan por el asfalto.

<sup>824</sup> Acrónimo para "Tasa de alcohol en aire espirado". En Francia se utiliza *taux d'alcool dans l'haleine* (TAH). En Iberoamérica se encuentra en la legislación de tráfico el acrónimo «CAAL» con el significado de contenido de alcohol en el aliento.

<sup>825</sup> Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carreteras) regulado en el Real Decreto 555/2012 y la posterior Orden ECD/75/2013, de 23 de enero, del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera. Al comprender su enseñanza, este título exige de tener que obtener el CAP, es decir, el Certificado de Aptitud Profesional.

<sup>826</sup> TASEVAL (Talleres de Seguridad Vial) es el fruto del trabajo conjunto entre la Dirección General de Tráfico, el Instituto INTRAS de la Universidad de Valencia y la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Son talleres de sensibilización en seguridad vial que se imparten en el ámbito del cumplimiento de penas por delitos contra la seguridad del tráfico. El objetivo de estos talleres es promover el cambio actitudinal y comportamental, así como una mayor concienciación sobre la importancia del cumplimiento de las normas de tráfico para reducir la tasa de reincidencia de los usuarios por delitos contra la seguridad vial.

El artículo 49 del Código Penal permite que se pueda cumplir la pena de trabajos en beneficio de la comunidad a través de la participación en talleres o programas formativos o de reeducación.

<sup>827</sup> UVAR

<sup>828</sup> VPV

<sup>829</sup> ZBE

## E) TÉRMINOS JURÍDICOS DE INTERÉS EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y EN EL PROCESO JUDICIAL

<sup>830</sup> Abstención.

<sup>831</sup> Agente de la Autoridad.

---

*Hay que tener en cuenta que los trabajos en beneficio de la comunidad son una medida alternativa al ingreso en prisión y que tienen una función reeducativa para quienes los realizan, al tiempo que hacen algo útil y provechoso para el entorno social en el que viven.*

*827 (Urban Vehicle Access Regulations), UVAR, es el término de la Unión Europea para Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). La Instrucción MOV 21/3 de la DGT de junio de 2021, contiene su definición: “Medida de regulación del acceso a vehículos a la infraestructura viaria de un área urbana.”*

*828 Significa: “Vía Prioritaria Vigilada” y sustituyen a los carriles bus para facilitar el transporte urbano y aprovechar mejor la infraestructura.*

*829 Su definición figura en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética: “Se entiende por zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.”*

*La Instrucción MOV 21/3 de la DGT de junio de 2021: “Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR) propone la creación de una señal de prohibición: “Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal”. Lo llamativo es que diga “propone” y de por hecho que la nueva señal se puede empezar a aplicar sin que aparezca en el RGCir o en el Catálogo Oficial de Señales.*

*830 La abstención es un deber de las autoridades y personal al servicio de la Administración, que les obliga a no intervenir en aquellos procedimientos en los que concurran las siguientes circunstancias:*

- *Tener interés personal en el asunto o en otros que puedan depender de su resolución.*
- *Ser administrador de sociedad o entidad interesada o tener un juicio pendiente con algún interesado.*
- *Tener vínculo matrimonial o similar o parentesco de hasta el 4º grado de consanguinidad o 2º de afinidad con:*
- *El interesado.*
- *Sus representantes legales, mandatarios o asesores.*
- *Administradores de entidades o sociedades interesadas.*
- *Compartir despacho profesional o estar asociado con el interesado para el asesoramiento, representación o mandato.*
- *Tener amistad íntima o enemistad manifiesta.*
- *Haber intervenido como perito o testigo en el procedimiento.*
- *Tener relación de servicio o haberla tenido en los dos últimos años con cualquier persona natural o jurídica involucrada.*

*Ante tales casos deben comunicarlo a su superior jerárquico, que podrán ordenar la abstención. Nótese que la no abstención no supone per se la invalidez del acto administrativo.*

*831 Se está diluyendo la figura del Agente de la autoridad en el ámbito del tráfico al ir ampliando los supuestos en que se considera que actúa como tal o de forma equivalente. Así se han ido incluyendo como agentes de la autoridad a los agentes de movilidad, al personal auxiliar de las pruebas ciclistas, a los empleados de autopistas cuando no se paga peaje, a los empleados de las empresas de transporte de viajeros por carretera, en el ejercicio*

<sup>832</sup> Alcohólímetro.

<sup>833</sup> Alegaciones.

<sup>834</sup> Apremio.

---

de sus funciones, al personal de obras, al personal que acompaña vehículos especiales o en régimen de transporte especial, etc.

También los miembros de las Fuerzas Armadas tendrán el carácter de agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones cuando intervengan encuadrados en la Unidad Militar de Emergencias, tal como señala la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 194/2010, de 26 de febrero, por el que se aprueban las Normas sobre seguridad en las Fuerzas Armadas y también los militares que ejercen funciones de Policía Militar, Naval o Aérea, de acuerdo con el art. 4 de la Orden DEF/316/2015, de 23 de febrero, por la que se aprueban los medios de identificación que sobre el uniforme deben portar los miembros de las Fuerzas Armadas que tengan carácter de agente de la autoridad en el ejercicio de sus funciones.

Respecto a la Policía Portuaria, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no faculta a las Autoridades Portuarias a efectuar denuncias por infracción a las normas de circulación; reconociendo en exclusiva a los Policías portuarios la condición de agentes de la autoridad únicamente en el ejercicio de las funciones propias de la Autoridad portuaria y descritas como tales en la Ley de Puertos, de manera que las infracciones a la normativa sobre tráfico vial (sobre todo si se cometen dentro del recinto portuario de acceso no restringido) se corresponden con una materia de competencia del Ministerio del Interior lo cual convierte en agentes de la autoridad con competencias para denunciar, con todos los condicionantes de veracidad y autenticidad, ese tipo de infracciones, en su caso, a los agentes de la Guardia Civil, o, de existir policía local en el municipio, a los de la Policía Local. Son estos agentes los que deben cursar las denuncias en materia de seguridad vial.

Por su parte, la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, define al agente Forestal como un funcionario que ostenta la condición de Agente de la Autoridad perteneciente a las Administraciones Públicas que, de acuerdo con su propia normativa (...), tiene encomendadas, entre otras funciones, las de policía y custodia de los bienes jurídicos de naturaleza forestal y la de policía judicial en sentido genérico (...). Y también señala que los agentes forestales y medioambientales, en el ejercicio de sus competencias, actuarán de forma coordinada, y con respeto a las facultades que atribuye su legislación orgánica reguladora, con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Pueden ejercer incluso de policía judicial.

Los agentes de vigilancia aduanera tienen carácter de agentes de la autoridad (policía fiscal y policía judicial), durante las misiones que desempeñan.

La Ley 31/2010, de 27 de julio, reconoce expresamente en su Disposición Adicional primera al SVA como un Servicio de Seguridad del Estado.

<sup>832</sup> Es un dispositivo para medir el porcentaje de alcohol en el aire espirado. Hoy día han sido sustituidos por los etilómetros en los controles policiales en las carreteras, ya que son más precisos.

<sup>833</sup> Son las explicaciones y argumentos que el infractor presenta durante el procedimiento sancionador ante el organismo competente cuando recurre una multa. Deben presentarse dentro del plazo previsto al efecto, de lo contrario no se admitirán.

Mediante las alegaciones se pueden negar los hechos o señalar que fueron distintos a los que figuran en la denuncia, se pueden proponer pruebas a practicar, exponer los hechos y fundamentos de derecho para refutar la sanción y alegar cuanto se estime conveniente para el interés del afectado.

Si no se hacen alegaciones en plazo o si se paga con reducción, se entiende que existe conformidad del denunciado con los hechos que aparecen en la iniciación o denuncia y la notificación se convierte directamente en una resolución que impone la sanción propuesta, sin más trámite. Ya no se podrán proponer pruebas y sólo cabrá la opción de interponer un recurso administrativo en el plazo de un mes contado desde el último día de plazo para hacer alegaciones.

El Consejo de Estado ha recordado a la DGT "que el derecho a presentar alegaciones no es un simple trámite que permite acopiar folios en un expediente, desconociendo el derecho material de los interesados a que sus alegaciones sean tenidas en cuenta". (El Confidencial, 01.10.2014)

Las alegaciones se suelen formular en lo que se conoce como "pliego de descargo".

<sup>834</sup> Cuando finaliza el plazo de pago de la multa sin que sea abonada, se inicia el procedimiento de apremio. Según dispone el art. 110,2) TRLTSV, las consideraciones de este procedimiento se dispondrán según lo establecido en la normativa tributaria.

<sup>835</sup> *Atestado.*

<sup>836</sup> *Avocación.*

<sup>837</sup> *Caducidad del procedimiento sancionador.*

---

<sup>835</sup> La LECRIM trata del atestado en los art. 292 al 298, si bien en ninguno de ellos entran a definir que es el atestado. El art. 297 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal considera al "atestado" como una "denuncia": "Los atestados que redactaren y las manifestaciones que hicieren los funcionarios de Policía judicial, a consecuencia de las averiguaciones que hubiesen practicado, se considerarán denuncias para los efectos legales". El DLE lo define como "Instrumento oficial en que una autoridad o sus delegados hacen constar como cierto algo".

Se puede definir como un instrumento oficial en el que los funcionarios de policía judicial hacen constar las diligencias que se practican para averiguar y comprobar un hecho delictivo, especificando en el mismo los hechos averiguados, las declaraciones e informes recibidos y todas las circunstancias que hubiesen observado y que pudiesen constituir indicio de delito.

En caso de accidente, la Policía de Tráfico, actuando en funciones de Policía Judicial, acude al lugar del hecho, constata las actuaciones de auxilio, circunstancias de las personas, vehículos intervinientes, fecha y lugar del siniestro y levanta un primer atestado.

Seguidamente acude un Equipo de Atestados, que recoge al mismo tiempo o poco después información sobre el estado de los vehículos y de la calzada, las huellas, vestigios y declaraciones testimoniales firmadas que sirven para explicar las causas del accidente. Tras estudiar este material elaboraran el "Informe Técnico" que es el atestado que cumple los requisitos de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y al que alude expresamente el art. 283.9º de la citada ley: "El personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes".

Posteriormente pondrán (con la mayor rapidez) el atestado a disposición de la autoridad judicial (art. 282 Ley Enjuiciamiento Criminal.)

El atestado tiene una gran importancia, pues es el documento que recoge declaraciones y testimonios de agentes de policía y textos de investigación sobre unos hechos que pueden tener relevancia penal y dar lugar al inicio de un proceso penal. La Sentencia del Tribunal Supremo 1219/2005, de 17 de octubre, afirma que solo puede concederse al atestado valor de auténtico elemento probatorio si es reiterado y ratificado en el juicio oral, normalmente mediante la declaración testimonial de los agentes de policía firmantes del mismos, de modo que vulnera el derecho a la presunción de inocencia la sentencia condenatoria que se dicte sobre la única base del atestado policial no ratificado. No obstante, nada impide que se pueda afirmar que el atestado tiene virtualidad probatoria propia cuando contiene datos objetivos y verificables, pues hay partes del atestado, como pueden ser croquis, planos, huellas, fotografías, que sin estar dentro del parámetro de la prueba preconstituida o anticipada, pueden ser utilizados como elementos de juicio coadyuvantes, siempre que sean introducidos en el juicio oral como prueba documental a fin de posibilitar una efectiva contradicción por las partes.

<sup>836</sup> El Diccionario del español jurídico de la RAE y el CGPJ contiene la siguiente definición "Decisión de asumir los órganos superiores, cuando esté previsto en las leyes, el conocimiento de un asunto cuya resolución corresponda ordinariamente o por delegación a sus órganos administrativos dependientes, cuando circunstancias de índole técnica, económica, social, jurídica o territorial lo hagan conveniente".

La avocación es una de las excepciones al carácter irrenunciable de la competencia de los órganos administrativos. Sus límites se encuentran en el Art. 10 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público:

"Los órganos superiores podrán avocar para sí el conocimiento de uno o varios asuntos cuya resolución corresponda ordinariamente o por delegación a sus órganos administrativos dependientes, cuando circunstancias de índole técnica, económica, social, jurídica o territorial lo hagan conveniente.

En los supuestos de delegación de competencias en órganos no dependientes jerárquicamente, el conocimiento de un asunto podrá ser avocado únicamente por el órgano delegante.

En todo caso, la avocación se realizará mediante acuerdo motivado que deberá ser notificado a los interesados en el procedimiento, si los hubiere, con anterioridad o simultáneamente a la resolución final que se dicte.

Contra el acuerdo de avocación no cabrá recurso, aunque podrá impugnarse en el que, en su caso, se interponga contra la resolución del procedimiento".

Un caso típico sería que una Jefatura Provincial de Tráfico avocase las competencias delegadas en el Director del Centro ESTRADA de León.

<sup>837</sup> La caducidad pone fin, en aras de la seguridad jurídica, a un procedimiento sancionador cuya resolución se ha dilatado más allá del límite fijado por la ley. Una vez iniciado el procedimiento sancionador de tráfico la administración dispone de un plazo de un año para finalizarlo mediante la resolución. Si pasado ese plazo no se

<sup>838</sup> *Cooperador necesario.*

<sup>839</sup> *Delito*

<sup>840</sup> *Delitos - Concurso*

<sup>841</sup> *Delitos – Concurso Ideal*

<sup>842</sup> *Delitos – Concurso Medial*

<sup>843</sup> *Delitos – Concurso Real*

---

produce la resolución imponiendo la sanción o absolviendo al interesado, deben archivarse las actuaciones por estar el procedimiento "caducado", es decir, se le acabó el tiempo al órgano sancionador.

<sup>838</sup> El art. 28 CP establece que "son autores quienes realizan el hecho por sí solos, conjuntamente o por medio de otro del que se sirven como instrumento. También serán considerados autores: a) Los que inducen directamente a otro u otros a ejecutarlo y b) Los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado"

En decir el cooperador necesario no es autor del delito, sino que participa en el hecho del que otro es autor. Como establece la sentencia del Tribunal Supremo 258/2007 de 19 de julio, "la cooperación necesaria en sentido estricto se refiere a quienes ponen una condición necesaria, pero no tienen el dominio del hecho, pues no toman parte en la ejecución del mismo, sino que realizado su aporte, dejan la ejecución en manos de otros que ostentan el dominio del mismo. En otras palabras, el cooperador necesario realiza su aportación al hecho sin tomar parte en la ejecución del mismo".

<sup>839</sup> El art. 10 CP señala que "Son delitos las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penadas por la ley"

<sup>840</sup> El **concurso de delitos** es una aplicación especial de las penas que dicta el juez por la comisión de determinados delitos. Se pueden acumular las penas o castigar por separado, dependerá principalmente del tipo de delito cometido.

Durante el proceso de comisión de un delito se pueden dar diferentes circunstancias en el que se comentan varios delitos. Algunos van **incluidos dentro del mismo acto**, por ejemplo, el homicidio incluye las lesiones, y, por lo tanto, al responsable no se le castigará por lesiones sino por homicidio.

Otros delitos son un **medio para cometer otro**, y otras veces se **consuman varios delitos de diferente naturaleza**.

<sup>841</sup> El concurso ideal de delitos se recoge en el art. 77.2 CP); esto es, cuando un solo hecho comprende dos o más delitos. En este caso, únicamente se castigará con el delito más grave en su mitad superior, sin que pueda exceder de la suma de las penas por separado. Si se supera este límite se aplicará cada infracción penal por separado.

<sup>842</sup> **La penalidad del concurso medial** ha venido modificada con la L.O 1/2015, y se ha determinado modificando el art. 77.3 CP, que dice: «...se impondrá una pena superior a la que habría correspondido, en el caso concreto, por la infracción más grave, y que no podrá exceder de la suma de las penas concretas que hubieran sido impuestas separadamente por cada uno de los delitos. Dentro de estos límites, el juez o tribunal individualizará la pena conforme a los criterios expresados en el artículo 66. En todo caso, la pena impuesta no podrá exceder del límite de duración previsto en el artículo anterior.»

Con ello parece buscarse un castigo más severo que al concurso ideal, pero inferior al concurso real. Modificación penológica que ha dado lugar a la Circular 4/2015 de la Fiscalía para su interpretación por los señores fiscales.

El concurso medial se aplica cuando un delito es un medio necesario para la comisión de otro. En este caso el juez castiga únicamente con la pena superior del delito más grave.

<sup>843</sup> El **concurso real** de delitos se recoge en el art. 73 CP, y se aplica en el caso de que, durante la comisión de un delito se realicen varios actos de carácter ilegal, los cuales deben tratarse de diferentes tipos penales (recogidos en distintos títulos del código penal).

En este caso, el juez determinará que se acumulen las penas, siempre que fuera posible por la naturaleza de los mismos.

Cada uno de estos delitos se considera como un tipo penal con su propia pena. A la hora del juicio se unifican formando una única pena que comprende todos los tipos penales.

Es importante mencionar que la pena final nunca puede superar el triple de la pena del delito más grave.

*844 Denuncia.*

*845 Denuncia falsa.*

*846 Denuncia por parte de un agente de la autoridad.*

*847 Denuncia voluntaria.*

*848 Días hábiles y días naturales.*

*849 Diligencia.*

*850 Etilómetro de precesión o evidencial.*

---

*844 La definición la encontramos en el art. 62 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:*

*"1. Se entiende por denuncia, el acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo.*

*2. Las denuncias deberán expresar la identidad de la persona o personas que las presentan y el relato de los hechos que se ponen en conocimiento de la Administración. Cuando dichos hechos pudieran constituir una infracción administrativa, recogerán la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables".*

*845 El artículo 456 del Código Penal castiga con penas de prisión o multa a los que con conocimiento de su falsedad denuncien haber sido víctimas de un hecho delictivo o acusen falsamente a otras personas como autores de infracciones penales.*

*La persona que ha sido denunciada falsamente puede, a su vez, denunciar o querrellarse por injurias o calumnias contra el que formuló la falsa denuncia.*

*846 Es el documento en el que un Agente de la autoridad, de servicio y con competencias en materia de tráfico, constata unos hechos constitutivos de infracción administrativa.*

*847 Está contemplada en el art. 4 del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico: 2. Cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o de sus Reglamentos.*

*Es el acto por el que una persona (incluidos los agentes de la autoridad sin competencias en materia de tráfico) pone en conocimiento de la autoridad o sus agentes unos hechos que, entiende, pueden ser constitutivos de infracción, tipificada como tal en el TRLTSV y en sus disposiciones complementarias de desarrollo.*

*Si el denunciante es un agente fuera de servicio o sin competencias en tráfico, en la denuncia debe constar su identificación completa.*

*848 Es fundamental conocer que tipo de días se aplican en cualquier procedimiento sancionador.*

*Estos plazos pueden consistir en días (a veces hábiles, a veces naturales), o en meses, aunque el TRLTSV prevé que los plazos son en días naturales.*

- Los días hábiles: cuentan todos menos domingos y festivos (y en multas impuestas desde el 2 de octubre de 2016, tampoco los sábados)*
- Los días naturales: cuentan todos, sin excepción.*

*Por ejemplo: Si el día 6 de abril se nos notifica la incoación de un procedimiento sancionador dando un plazo de 20 días naturales para hacer alegaciones, el último día para hacer alegaciones será el día 26 de abril (incluido).*

*849 Documento oficial que verifica ciertos trámites administrativos y deja constancia de ellos.*

*850 Los etilómetros son aparatos sometidos a control metrológico, han pasado a estar regulados por la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (una vez que entre en vigor).*

*El etilómetro, es un alcoholímetro de precisión que se utiliza para realizar la segunda prueba de alcoholemia si la primera hubiera dado positivo y hay que esperar un mínimo de 10 minutos entre una y otra. Si vuelve a dar positivo es cuando el agente procederá a denunciar la presencia de alcohol en el organismo. vez realizada la primera prueba de alcoholemia por el agente de tráfico, para poder proceder a realizar la pertinente denuncia en caso de haber dado positivo, es necesario realizar una segunda prueba. Está contenido en un maletín de mediano tamaño*

<sup>851</sup> Expediente administrativo.

<sup>852</sup> Firmeza de la sanción administrativa.

<sup>853</sup> Identificación del conductor.

<sup>854</sup> Incoación/Iniciación/Inicio.

<sup>855</sup> Infracción administrativa.

<sup>856</sup> Infractor.

---

que se encuentra en las furgonetas de atestados presentes en los controles de alcoholemia. Este aparato determina también la tasa de alcohol en el aliento del conductor.

El etilómetro, incluye una pequeña impresora que sirve para proporcionar un ticket con una información (tasa de alcoholemia, los datos del conductor, hora y fecha) que se adjuntará a la denuncia o al expediente judicial como prueba evidencia. Es decir, la importancia de esta impresión reside en que tiene validez documental ante un juez y que adjunta el agente a la denuncia o a la detención del conductor en caso de haber dado positivo en la prueba.

<sup>851</sup> Es el conjunto ordenado de documentos y actuaciones que sirven de antecedente y fundamento a la resolución administrativa, así como las diligencias encaminadas a ejecutarla.

<sup>852</sup> La resolución pasa a ser firme en vía administrativa cuando no susceptible de recurso administrativo alguno, ni de alzada ni de reposición, y que es por ello ejecutiva. También son firmes cuando pudiendo interponerse un recurso administrativo, se dejen firmes y consentidas al no haber sido recurridas en plazo. El art. 96 TRLTSV dispone: "2. Contra las resoluciones sancionadoras, podrá interponerse recurso de reposición, con carácter potestativo, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora, que será el competente para resolverlo.

3. La interposición del recurso de reposición **no suspenderá la ejecución del acto impugnado** ni la de la sanción. En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto".

<sup>853</sup> La identificación del conductor no inicia el procedimiento sancionador, y siempre hay que cumplimentar ese trámite so pena de multa agravada por no identificarlo. Una vez identificado, la persona indicada recibirá la notificación del inicio-incoación del procedimiento sancionador. La única excepción es el supuesto en que se solicite la identificación del conductor a la misma persona que cometió la infracción. En ese caso, se entiende que lo que se notifica es la incoación del procedimiento, de forma que se dispone de 20 días naturales para pagar con reducción o presentar alegaciones.

<sup>854</sup> El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico se inicia siempre por la comisión de una infracción de tráfico de la que haya tenido noticia la autoridad competente. La incoación es la primera actuación escrita durante la instrucción de un procedimiento sancionador. En las sanciones de tráfico, la incoación puede tener su origen la propia iniciativa del órgano competente o mediante denuncia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico o de cualquier persona que observe unos hechos susceptibles de ser calificados de infracción y lo ponga en conocimiento de la autoridad competente o de sus agentes. La denuncia de los agentes de tráfico notificada en el acto al infractor se considera incoación del procedimiento. No es así en el caso de las denuncias de los vigilantes y controladores de estacionamiento regulado ya que al no ser agentes de la autoridad sus denuncias tienen el carácter de voluntarias teniendo que figurar en las mismas sus datos y no un número como ocurre con los agentes de la circulación.

<sup>855</sup> Una infracción es la acción u omisión que incumple una conducta obligada o prohibida en la normativa vigente (conducir por encima de la velocidad establecida, o con un vehículo prohibido, o habiendo consumido alcohol, ...). La impone el Derecho Administrativo y que en ningún momento puede suponer la privación de libertad (exclusiva del Derecho Penal).

Las infracciones deben estar "tipificadas" en una ley; es decir, sólo aquellas que infringen las obligaciones específicas recogidas en las leyes y reglamentos vigentes pueden ser denunciadas y, en su caso, ser sancionadas.

El TRLTSV define las infracciones de tráfico como: "Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma". (Artículo 74.1.).

<sup>856</sup> Según el DEL, es alguien que quebranta una ley o precepto.

<sup>857</sup> *Infractor reincidente.*

<sup>858</sup> *Multa administrativa.*

<sup>859</sup> *Notificación.*

<sup>860</sup> *Período de información previa.*

<sup>861</sup> *Plazos en el Procedimiento Administrativo.*

---

<sup>857</sup> *El concepto de reincidente se refiere a la persona que vuelve a caer o incurrir en una infracción o delito.*

*La reincidencia se debe tener en cuenta en la graduación de la sanción, art. 81TRLTSV. El sistema de permiso por puntos supone un sistema de castigo basado en la reincidencia. Para conocer la diferencia entre reincidencia y multirreincidencia, tenemos que acudir al art. 66. 1.5ª CP, que se basa en el número de condenas anteriores: 1 o 2 en la reincidencia y 3 o más en la multirreincidencia.*

<sup>858</sup> *Es la sanción más corriente en materia de tráfico. Consiste en el pago de una cantidad de dinero para responder por la infracción cometida y su cuantía depende de la calificación de esta última. Su importe puede satisfacerse de forma voluntaria por el interesado, o forzosamente por la vía de apremio.*

<sup>859</sup> *Es la forma de comunicación que el organismo utiliza con el ciudadano infractor. La notificación inicia el procedimiento sancionador. Cuando un organismo oficial envía una iniciación o una resolución a un ciudadano, se dice que le notifica. Normalmente por carta certificada, pero también se notifica en mano por los agentes denunciadores, en Boletines Oficiales o en Tablones Edictales. No son notificación los avisos de certificado. En esos casos, el día de recepción es aquel en que se recoge la carta en correos.*

*El art. 41 del RD 1829/1999 por el que se aprueba el Reglamento que regula la prestación de los servicios postales, además de recordar la necesidad de adaptarse en cuanto a plazo y forma a la Ley 30/1992 (ahora Ley 39/2015), indica que cuando se practique la notificación en el domicilio del interesado y no se halle presente éste en ese momento, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad (el art. 42 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, exige que la persona que recoja la notificación tenga más de 14 años).*

*En el resguardo de la notificación debe constar la fecha, identidad, número de DNI o del documento que lo sustituya y la firma del interesado o persona que pueda hacerse cargo de la notificación.*

*La notificación se intentará dos veces y la segunda será en hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación.*

*El rehúse de la notificación equivale a la notificación de la misma y no se admiten las notificaciones depositadas en un apartado de correos.*

<sup>860</sup> *Antes de acordar la iniciación del procedimiento, el órgano competente podrá abrir un período de información o actuaciones previas con el fin de conocer las circunstancias del caso concreto y la conveniencia o no de iniciar el procedimiento (art. 55.1 de la Ley 39/2015, LPACAP).*

<sup>861</sup> *Se rigen por el art. 30 de la 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:*

*a) Los plazos se computan por días hábiles, es decir, se excluyen los sábados, los domingos y los festivos.*

*b) Los plazos por meses se computan a partir del día siguiente. Hay que contarlos de fecha a fecha desde la notificación o publicación. Si la notificación es de fecha 20 de marzo, y el plazo para presentar un recurso es de un mes, el plazo termina el 20 de abril, aunque el cómputo se inicia al día siguiente (el 21 de marzo).*

*Si en el mes de vencimiento no hubiera día equivalente a aquel en que comienza el cómputo, se entenderá que el plazo expira el último día del mes. Ejemplo de esto tendríamos:*

- *Si la notificación es de fecha 30 de enero y dan de plazo un mes. El plazo expira el 28 de febrero o 29 de febrero, último día de ese mes al no haber equivalente (día 30)*

- *Si la notificación es de fecha 31 de agosto y dan de plazo un mes, el plazo expira el 30 de septiembre, último día de ese mes al no haber equivalente (día 31).*

*c) Cuando un día fuese hábil en el municipio o Comunidad Autónoma en que residiese el interesado, e inhábil en la sede del órgano administrativo, o a la inversa, se considerará inhábil en todo caso.*

*d) Cuando el último día del plazo sea inhábil, se entenderá prorrogado al primer día hábil siguiente. Esta regla se aplica a todos los plazos, tanto si son naturales como hábiles, por meses, años, o por días. Si el último día del plazo es inhábil (o sea festivo o sábado o domingo) se prorrogará al primer día hábil siguiente. Existe el*

<sup>862</sup> *Prescripción de las infracciones.*

<sup>863</sup> *Prescripción de las sanciones.*

<sup>864</sup> *Presunción de veracidad.*

<sup>865</sup> *Procedimiento administrativo.*

---

malentendido de que al contar los plazos por días naturales no habría que aplicar esta regla, pero, todo lo contrario, esta regla es precisamente para los plazos por meses, años o días naturales, y no para días hábiles, ya que no puede coincidir que el último día del plazo sea inhábil, porque los días inhábiles no se están computando.

<sup>862</sup> La prescripción es una garantía del ciudadano frente a la falta de actividad o diligencia de la Administración. Las infracciones sólo pueden "perseguirse" mediante un procedimiento sancionador durante un tiempo determinado desde su comisión. Si pasado ese plazo -contado desde que se comete la infracción- no se inicia el procedimiento sancionador, la infracción prescribe por agotamiento del tiempo para iniciar el procedimiento y ya no puede sancionarse por su comisión.

<sup>863</sup> Las sanciones impuestas en un procedimiento por una infracción de tráfico también prescriben: sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo establecido que no tiene por qué coincidir con el plazo de prescripción de las infracciones. El plazo comienza a contarse desde el día siguiente a aquel en que sea firme la resolución por la que se impone la multa. El plazo de prescripción se interrumpe con el inicio, con conocimiento del interesado, del proceso de ejecución de la multa.

<sup>864</sup> Es un privilegio que ostentan personas dotadas de autoridad pública en desempeño de sus funciones. En virtud del mismo la palabra del agente de la autoridad se presume veraz y prevalece sobre la del no funcionario. Siempre que no se acredite lo contrario.

Aparece regulado en el artículo 77.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: "Art. 77.5. Los documentos formalizados por los funcionarios a los que se reconoce la condición de autoridad y en los que, observándose los requisitos legales correspondientes se recojan los hechos constatados por aquéllos harán prueba de éstos salvo que se acredite lo contrario."

También la encontramos en el código de circulación, respecto de la denuncia de un policía. El art. 52 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, establece: "En los procedimientos sancionadores que se instruyan en las materias objeto de esta Ley, las denuncias, atestados o actas formulados por los agentes de la autoridad en ejercicio de sus funciones que hubiesen presenciado los hechos, previa ratificación en el caso de haber sido negados por los denunciados, constituirán base suficiente para adoptar la resolución que proceda, salvo prueba en contrario y sin perjuicio de que aquéllos deban aportar al expediente todos los elementos probatorios disponibles".

En materia específica de tráfico y seguridad vial aparece regulado en los siguientes preceptos:

- El Art. 88, TRLTSV: "Las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado"

- El Art. 14, RPSMT: "Las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico tendrán valor probatorio respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado y de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios denunciados"

Pero este principio, no impide a quien no lo disfruta, que pueda contradecir los hechos declarados por la autoridad. Se trata por tanto de un principio "iuris tantum", que admite prueba en contrario. De modo que el Principio de Presunción de Veracidad, convive con el de Inocencia.

<sup>865</sup> Puede definirse, tal como figura en la exposición de motivos de la Ley 39/2015, como un "conjunto ordenado de trámites y actuaciones formalmente realizadas, según el cauce legalmente previsto, para dictar un acto administrativo o expresar la voluntad de la Administración". El procedimiento administrativo es la garantía de que la Administración opera con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.

El procedimiento administrativo se resuelve en la propia vía administrativa (es decir, por órganos de las Administraciones Públicas), y está sometido al control del Poder Judicial por medio del recurso contencioso-administrativo.

<sup>866</sup> Procedimiento sancionador.

<sup>867</sup> Proceso judicial.

<sup>868</sup> Propuesta de Resolución.

<sup>869</sup> Reclamación económico-administrativa.

<sup>870</sup> Recurso.

<sup>871</sup> Recusación.

<sup>872</sup> Resolución.

---

<sup>866</sup> Es una serie ordenada de trámites obligatorios que debe cumplir la Administración de Tráfico antes de imponer una sanción administrativa. En materia de tráfico se divide en Iniciación, Propuesta de resolución (algunas veces) y Resolución. Frente a cada uno de esos actos pueden formularse alegaciones o interponerse recurso de reposición. Todos los trámites del procedimiento sancionador obligan a la Administración a someterse a la norma que lo regula y, por otra parte, se garantiza, mediante una resolución motivada, tanto el interés público como el interés de los particulares interesados.

Para que el procedimiento sancionador se ponga en marcha es necesario la comisión de una infracción a la Ley de Tráfico y Seguridad Vial o a sus reglamentos. Sin embargo, esto no es suficiente, sino que es necesario tener conocimiento de los hechos por parte de quien tiene la obligación de actuar, bien directamente o a través de los informes de otras personas u organismos. Así pues, el elemento que va a desencadenar que se inicie el procedimiento sancionador es el conocimiento de los hechos, esto es, que una persona con obligación de actuar ante una infracción conozca lo ocurrido.

<sup>867</sup> Conjunto de actos y trámites seguidos ante un juez o tribunal, tendentes a dilucidar la justificación en derecho de una determinada pretensión entre distintas partes y que concluye con una sentencia, es decir, con una decisión fundamentada jurídicamente. Esa sentencia debe cumplirse o ejecutarse.

<sup>868</sup> Es el escrito en el que el organismo oficial evalúa las alegaciones y pruebas aportadas por el ciudadano dentro del procedimiento sancionador. Suelen conllevar un nuevo plazo para hacer alegaciones.

<sup>869</sup> Se puede interponer contra los actos posteriores al procedimiento sancionador derivados de una sanción firme de tráfico. Las multas ya impuestas sólo pueden recurrirse por motivos procedimentales, no de fondo, mediante una reclamación económico - administrativa contra providencias de apremio, diligencias de embargo o embargos efectivos. No forma parte del procedimiento sancionador. Es una reclamación administrativa (no judicial, a pesar de que el órgano ante el que se interpone se denomina "Tribunal" económico administrativo) que puede referirse a defectos de forma cometidos en el procedimiento del que trae causa la cantidad embargada (fechas, ausencia de notificaciones del procedimiento de origen) pero no puede alegarse nada referente a la infracción porque, como hemos dicho, el procedimiento sancionador de tráfico ya ha concluido.

<sup>870</sup> Frente a la resolución definitiva se puede interponer un recurso administrativo de **reposición** en el plazo de un mes. La administración debe contestar al recurso de reposición: su contestación será ya resolución "firme", contra la que sólo cabe interponer recurso "**contencioso-administrativo**" en vía judicial. Respecto a las tasas judiciales, debe señalarse que el 23 de febrero de 2013 entró en vigor la modificación de la Ley 10/2012, de 20 de noviembre (reguladora de las tasas judiciales) cuyo artículo 7 restringe el máximo a pagar en concepto de tasa judicial a un 50 % del importe de la sanción económica impuesta, incluida la cuota fija.

<sup>871</sup> La recusación es una figura muy similar a la abstención. Ambas persiguen el mismo fin: garantizar la objetividad de la resolución. Sin embargo, mientras la abstención depende del propio actuante, la recusación puede ser invocada por las partes.

Basta con que concurra cualquiera de las causas de abstención para que los interesados puedan plantear la recusación. deberán hacerlo por escrito, en cualquier momento de la tramitación del procedimiento.

Al día siguiente, el recusado debe manifestar a su superior si concurre la causa alegada.

Cuando concurra causa de abstención, el actuante quedará recusado. Inmediatamente se le nombrará un sustituto. En caso de negarse, el superior podrá realizar las comprobaciones que estime oportunas y dispondrá de un plazo de tres días para resolver.

<sup>872</sup> Es el acto que pone fin al procedimiento sancionador imponiendo o no la sanción, es decir, absolviendo o sancionando al infractor. Puede ser recurrida en vía administrativa (si es una resolución definitiva) o no (si es una resolución firme).

<sup>873</sup> Sanción administrativa.

## F) TIPOS DE IMPUESTOS Y SEGUROS DEL AUTOMÓVIL

<sup>874</sup> Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (Impuesto de circulación).

<sup>875</sup> El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT), es conocido como "Impuesto de matriculación".

---

<sup>873</sup> Es sanción administrativa un mal infligido por una administración pública a un administrado como consecuencia de su responsabilidad en una conducta ilícita tipificada como tal, a través de un procedimiento administrativo, con una finalidad represora, y consistiendo la sanción en la privación de un bien (multa) o derecho, o la imposición de un deber, siendo los principios y garantías del Derecho sancionador administrativo sustancialmente iguales a los del Derecho Penal (arts. 24 y 25 de la Constitución Española de 1978, y de lo preceptuado en el Capítulo IV del Título I de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público dispone en su art. 25: "1. La potestad sancionadora de las Administraciones Públicas se ejercerá **cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley**, con aplicación del procedimiento previsto para su ejercicio y de acuerdo con lo establecido en esta Ley y en la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, cuando se trate de Entidades Locales, de conformidad con lo dispuesto en el Título XI de la Ley 7/1985, de 2 de abril".

LA STC de 42/1987, de 7 de abril, establece que "el término "legislación vigente" contenido en dicho artículo 25.1 CE es expresivo de una reserva de ley en materia sancionadora.

Las conductas sancionables tienen que estar, por tanto, previamente calificadas y tipificadas por una Ley como infracciones administrativas pero nunca puede consistir en la privación de la libertad, debiendo mantenerse la proporcionalidad entre infracción y sanción.

<sup>874</sup> Este impuesto lo tienen que pagar todos los años los titulares de vehículos (turismo, furgonetas, motocicletas y ciclomotores, autobuses, camiones, tractores, remolques y semiremolques arrastrados por otros vehículos, ...) aptos para circular por las vías públicas, cualquiera que sea la clase y categoría. Están exceptuados los ciclos, salvo en el caso de los ciclos de motor ya que figuran en el Reglamento (UE) 168/2013 como vehículos de motor ligeros de dos ruedas. En la actualidad los ayuntamientos también deberían cobrar el impuesto de circulación a estos últimos vehículos.

Se considera que es apto para circular cualquier vehículo matriculado en las jefaturas provinciales de tráfico y que no haya sido dado de baja. Son titulares de los vehículos las personas, empresas o entidades a nombre de las cuales figura el vehículo en el permiso de circulación emitido por la Jefatura Provincial de Tráfico. El Impuesto de Circulación debe ser abonado por el titular del vehículo en fecha de 1 de enero de cada año natural, ya sea esta una persona física o jurídica, según aparezca en el Permiso de Circulación. Esto quiere decir que, si se compra un vehículo usado a un particular, sea cuando sea, este último debe aportar la justificación del pago de este tributo. Para pagar el IC hay que dirigirse al ayuntamiento donde tiene el domicilio que ha facilitado el titular a la Jefatura Provincial de Tráfico, aunque la inmensa mayoría envía a los domicilios de sus vecinos una carta de pago con la que, simplemente, tienen que ir a la entidad bancaria designada por el consistorio para hacer una transferencia o un ingreso. Este gravamen tiene algunas exenciones: los vehículos destinados al transporte público de viajeros, para el uso agrícola, las ambulancias y los vehículos con matrícula diplomáticas y los que están adaptados a personas con movilidad reducida. Cuando un coche supera los 30 años, si se matricula como histórico, no paga este impuesto.

Al no cobrarse lo mismo en toda España nos encontramos que solo entre las capitales de provincia puede existir una diferencia de hasta un 300% y eso ha dado origen a los denominados "paraísos fiscales del automóvil".

En el caso de los vehículos que se dan de baja definitiva (no podrá volver a circular) o de baja temporal por robo en la Jefatura Provincial de Tráfico, la cuota que se tiene que pagar, es la parte proporcional a los trimestres que el vehículo esta dado de alta durante el año. Si el impuesto ya se ha pagado, se puede solicitar la devolución de los trimestres posteriores a la fecha de la baja.

<sup>875</sup> Es un tributo estatal, de naturaleza indirecta que grava, en fase única, la matriculación de determinados medios de transporte. Se aplica en todo el territorio español sin perjuicio de las particularidades establecidas para este impuesto en País Vasco y Navarra. La cantidad a pagar depende del valor del coche antes de impuestos (el precio franco fábrica) ya que es un porcentaje de hasta el 14,75% del mismo. Desde 2008, la Ley establece cuatro tramos:

1) Los vehículos con emisiones inferiores o iguales a 120 gr/km CO<sup>2</sup>, no pagan el impuesto de matriculación.

<sup>876</sup> *Impuesto al Valor añadido (IVA).*

<sup>877</sup> *Impuesto sobre transmisiones patrimoniales.*

<sup>878</sup> *Seguro obligatorio de responsabilidad civil.*

- 2) *Para emisiones mayores de 120 gr/km CO<sup>2</sup> y menores de 160 gr/km CO<sup>2</sup>, la cantidad a abonar será el 4,5% del precio franco fábrica.*
- 3) *Para emisiones mayores o iguales a 160 km/h y menores de 200 gr/km CO<sup>2</sup>, se paga el 9,75%.*
- 4) *Los coches cuyas emisiones oficiales son mayores o iguales a 200 gr/km CO<sup>2</sup>, deben pagar el 14,75% de su valor por la matriculación.*

*Se abona a la Agencia Tributaria (a través del impreso 576, 06 o 05, dependiendo del tipo de automóvil). Lo hace el concesionario que luego suma la cantidad a abonar al montante de la factura.*

*El impuesto de matriculación es idéntico en todas las comunidades autónomas, pero, además, la Ley contempla bonificaciones para los siguientes grupos:*

- a) *Familias numerosas: Sólo pagan la mitad de lo que le correspondería al coche por sus emisiones. Ahora bien, para acceder a este descuento las familias numerosas deben cumplir los siguientes requisitos:*
  - *La matriculación se debe realizar a nombre del padre, madre o ambos.*
  - *Salvo que sea por siniestro total, solo se aplica una bonificación cada cuatro años.*
  - *Salvo fallecimiento del titular, el coche no se puede vender en los cuatro años siguientes.*
- b) *Los coches adaptados para personas con discapacidades solo pagan el 4% de IVA y nada en concepto de matriculación. Pero deben cumplir los requisitos de que hayan pasado cuatro años desde la compra de otro coche y que no haya venta en los cuatro posteriores.*
- c) *Los vehículos destinados a uso profesional: Taxis, vehículos de autoescuelas, coches de alquiler (con muchas excepciones) y vehículos de matriculación especial (como los diplomáticos) quedan libres del abono de este impuesto.*

*El 01.09.2018 entró en vigor la nueva normativa para el cálculo del consumo y de las emisiones de CO<sup>2</sup> denominado "World Harmonized Light Vehicles Test Procedure" (Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), más conocido por su acrónimo WLTP. Este nuevo protocolo establece una mayor exigencia en las pruebas y más cercanas al consumo y emisiones reales de los vehículos, incorporando al mercado vehículos más eficientes y menos contaminantes.*

*Desde el 01.09.2019 está vigente la normativa "Real Driving Emissions" (RDE) en lo que se refiere a la medición y regulación de las partículas contaminantes de óxidos de nitrógeno: NOx (NO + NO<sub>2</sub>). Se trata de la primera prueba del mundo que se realiza en carretera con el fin de medir y regular emisión de partículas contaminantes de NOx en el contexto real de la conducción.*

*La RDE viene a complementar la WLTP, es decir no se trata de una sustitución de normativas. Es el tipo de norma más rigurosa del mundo y supone un gran avance para la medición de emisiones de automóviles de combustión.*

<sup>876</sup> *Grava la compra de vehículos. Con carácter general es el 21%. Los vehículos para personas con movilidad reducida (exige que el discapacitado utilice silla de ruedas o tenga movilidad reducida), los vehículos automóviles matriculados a nombre de personas con discapacidad para su uso exclusivo, los vehículos automóviles matriculados a nombre de otras personas destinados al transporte habitual de personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida, tienen un tipo reducido del 4%.*

<sup>877</sup> *Se aplica sobre la compra de coches de segunda mano y debe pagarlo quien compra el vehículo – el vendedor tributará en el IRPF por la ganancia patrimonial que obtenga, si es que obtiene alguna. Se calcula sobre unas tablas oficiales que determinan el valor del vehículo, según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/1993, de 24 de septiembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados. Para su cálculo se toma como valor del coche el mayor entre el estipulado en la compraventa o el fijado por el Ministerio de Industria a través de una serie de tablas que publica de forma anual. Después sobre esta cantidad se aplica un multiplicador dependiendo de los años de uso del coche. El resultado será la base imponible sobre la que después se aplicará el porcentaje del impuesto, que varía dependiendo de la comunidad autónoma. El porcentaje a aplicar se mueve entre el 4% y el 8% dependiendo de los años del vehículo y su potencia.*

<sup>878</sup> *El seguro obligatorio incluye exclusivamente la responsabilidad civil del conductor frente a terceros. Es decir, cubre los daños materiales o personales que provoque a otras personas o vehículos. En ningún caso, el seguro obligatorio cubre los daños materiales o personales que sufra el propio conductor, pero sí protege a quienes le acompañaban en el vehículo cuando ocurrió la colisión.*

*El art. 1.2 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en lo relativo a coberturas e indemnizaciones señala que se puede perder hasta el 75% del derecho de indemnización cuando no se empleen además de cinturón de seguridad, y casco, todos los equipos de protección*

<sup>879</sup> Seguro contra terceros.

<sup>880</sup> Seguro de ocupantes.

<sup>881</sup> Seguro a todo riesgo.

<sup>882</sup> Seguro a todo riesgo con franquicia.

---

y que desde la entrada en vigor de los EPI (equipos de Protección Individual) también para motoristas (como para soldados, trabajadores de la construcción, etc.) aunque sea en su tiempo de ocio.

Además de la anterior existen situaciones que están normalmente excluidas de las coberturas de los seguros, con independencia de la compañía con la que se contrate.

- No tener al día la ITV (Inspección Técnica de Vehículos) supone además de una multa económica, que el seguro no se haga cargo de los costes que se deriven del siniestro.
- Si se conduce sin puntos, en el supuesto de ser culpable de un accidente de tráfico, el conductor tendrá que asumir los costes de los daños personales y materiales que se deriven del siniestro.
- La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco cubre los daños en los bienes del tomador, del asegurado, del propietario o del conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores (padres, hijos, abuelos, sobrinos y tíos).
- La conducción realizada por hijos menores de 25 no incluidos en la póliza. Si no están incluidos en la póliza (suele tener un recargo a causa de su edad), el tomador puede encontrarse con un problema ya que la compañía no querrá hacerse cargo en caso de accidente. Sin embargo, si tiene más de 25 años y una experiencia de más de dos años de carné, el seguro, generalmente, se hará cargo de los gastos del siniestro.
- Tener un accidente en vías no aptas para la circulación. Normalmente estas vías están excluidas de los seguros, lo que supone, entre otras cosas, no recibir asistencia en carretera. Pero existen excepciones, como las pólizas especiales para coches todoterreno que sí cubren la asistencia en carretera en caminos de tierra o rurales.
- Tener un accidente habiendo consumido alcohol o drogas. Las pólizas no suelen cubrir daños si se produce un accidente con positivo en alcoholemia o drogas. Además del coste económico que supone, el culpable se enfrentaría a un delito contra la seguridad vial.
- Las reformas no homologadas están excluidas de las pólizas. Si no se comunican los cambios que se realizan al vehículo, por ejemplo, aumento del tamaño de las ruedas, ni los objetos que se añaden, la compañía se hará cargo de cubrir los daños a terceros implicados en el accidente, pero no pagará por los daños sufridos en las partes tuneadas no declaradas o homologadas.
- Superar el número legal de ocupantes del vehículo. Si se demuestra que en el vehículo viajaban más ocupantes de los legalmente permitidos, el seguro no se hará cargo del pago de los daños.
- Cuando se cometa un delito y al hacerlo se provoquen daños materiales o lesiones físicas. Se hará cargo el Consorcio de Compensación de Seguros de los daños a los perjudicados que no tengan relación con los autores de los hechos.
- Accidente cuando el vehículo ha sido robado. Se hace cargo el Consorcio de Compensación de Seguros.

<sup>879</sup> **Es otra forma de llamar al seguro obligatorio de responsabilidad civil.** Este seguro ampara al conductor considerado culpable cuando tiene un accidente con motivo de la circulación del vehículo, es decir, no arregla los daños del vehículo del titular, ni los daños personales del conductor, pero sí todo lo que provoque con él, tanto los daños materiales que cause a otro u otros vehículos, así como los daños personales que ocasione a otros conductores, ocupantes, peatones o ciclistas.

Esta modalidad de seguro incluye la cobertura llamada “de Responsabilidad Civil Obligatoria” que, como su propio nombre indica, es obligatorio contratar para poder circular con un vehículo. El seguro a terceros, además, se complementa con otras coberturas voluntarias como la Responsabilidad Civil Voluntaria, la Defensa Jurídica, la Asistencia en viaje o los Accidentes del conductor y/o de los ocupantes del vehículo.

Si el seguro incorpora además otras coberturas como lunas, robo o incendio del vehículo se denomina “Terceros ampliado”.

<sup>880</sup> El Seguro de Ocupantes cubre los daños personales (fallecimiento, invalidez permanente...) sufridos por el conductor a consecuencia de un accidente de circulación mientras se conduce el vehículo asegurado. Se contrata con carácter opcional para complementar el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

<sup>881</sup> Este seguro incluye el seguro a “Terceros ampliado” y, además, la cobertura denominada “Daños Propios del vehículo”, es decir, los daños producidos en el propio vehículo, los haya causado el conductor o no.

<sup>882</sup> El seguro a “Todo Riesgo con Franquicia” incluye todas las garantías de un seguro a “Todo riesgo” pero con la particularidad de tener una franquicia, esto es, una cantidad máxima de dinero que, en caso de reparación/indemnización, debe pagar el titular del vehículo y no la aseguradora. La franquicia se aplica sólo para

**Definiciones existentes en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos y que no figuran en el TRLTSV.**

|   |   |
|---|---|
| <b>Vehículo de tracción animal</b> <sup>883</sup> | Vehículo arrastrado por animales.   |
| <b>Bicicleta de pedales con pedaleo asistido</b>  | Bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.  |
| <b>Ciclo de motor</b>                             | Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.  |
| <b>Vehículo de movilidad personal</b>             | Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013. |
| <b>Ciclomotor de tres ruedas</b>                  | Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm <sup>3</sup> , si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.  |
| <b>Cuatriciclos ligeros</b> <sup>884</sup>        | Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e:<br><br>Vehículos de cuatro ruedas con un máximo de dos plazas incluyendo la del conductor, cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a 425 kg, no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o   |

*los daños propios, es decir, para los daños que sufre el coche cuando su conductor es el responsable del accidente o no existe un contrario que acepte su responsabilidad.*

<sup>883</sup> A veces se encuentra en textos como "vehículo de tracción a / de sangre". Sería interesante que diferenciase a aquellos que sólo pueden transportar carga de aquellos que pueden llevar pasajeros, como, por ejemplo, las calesas.

*En algunos países se prohíbe la circulación de este tipo de vehículos en los cascos urbanos.*

<sup>884</sup> Definición actualizada mediante el RD 970/2020, que modificó el RGV.

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
|                                  | <p>igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de explosión de encendido por chispa (positiva), o inferior o igual a 500 cm<sup>3</sup> para los demás motores de combustión interna. La categoría L6e se divide en dos sub-categorías L6e-A, quad ligero para carretera y L6e-B, cuatrimóvil ligero con habitáculo cerrado accesible por tres lados como máximo. Para la sub-categoría L6e-A la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 4 kW, y sus dimensiones máximas de 4000 mm de largo y 2000 mm de ancho. Para la sub-categoría L6-B la potencia máxima neta debe ser inferior o igual a 6 kW y sus dimensiones máximas 3000 mm de largo y 1500 mm de ancho.</p> |
| <p><b>Cuatriciclo pesado</b></p> | <p>Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e:</p> <p>Cuatro ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y masa en orden de marcha:</p> <p>(a) ≤ 450 kg en el caso de transporte de pasajeros;</p> <p>(b) ≤ 600 kg en el caso de transporte de mercancías.</p> <p>así como<br/>vehículos L7e que no se pueden clasificar como vehículos L6e</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <b>Furgón/Furgoneta</b> <sup>885</sup> | Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías <sup>886</sup> , cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor.                             |
| <b>Caravana</b> <sup>887</sup>         | Remolque o semirremolque concebido y acondicionado para ser utilizado como vivienda móvil, permitiéndose el uso de su habitáculo cuando el vehículo se encuentra estacionado.   |
| <b>Vehículo acondicionado</b>          | Cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 mm, como mínimo. |

<sup>885</sup> Furgón y furgoneta son sinónimos en la normativa de tráfico. La única diferencia que se observa es que una furgoneta nunca tiene más de 3.500 kg de MMA y un furgón puede tener más de 12.000 kg de MMA y a partir de 3.500 kg ya es considerado como un camión.

El problema radica en que cada vez más se parecen las furgonetas a los derivados de turismo y a los vehículos mixtos adaptables. Por ello es importante ver la ficha técnica y el permiso de circulación para ver los criterios de clasificación.

En cuanto a las velocidades en las autopistas las furgonetas y furgones pueden circular a 90 km por hora mientras que los derivados de turismo y los vehículos mixtos adaptables pueden circular a 100 km/h.

Una furgoneta puede ser: furgón, vehículo mixto adaptable, derivado de turismo, turismo vivienda y furgón vivienda. Estas clasificaciones están indicadas con un código numérico en la ficha técnica. Las diferencias radican en la manera en la que estén diseñadas estas furgonetas para llevar su carga y/o personas.

Esto afecta la limitación de la velocidad, el precio del impuesto de circulación, la limitación de plazas de viajeros, la obligatoriedad de colocar paneles separadores de la carga o no y la frecuencia con la que debe pasar la ITV.

La furgoneta es más alta que un turismo, y la parte de atrás permite llevar bastante equipaje. Aunque las furgonetas cada día son más cómodas hay que tener en cuenta que la velocidad permitida es menor que en un turismo y la ITV tiene períodos más cortos para las revisiones.

Estos vehículos tienen que tener puntos de amarre para la carga y si no es así, tienen que contar con dispositivos de retención de la carga (red, rejillas, barras, mampara...) tal como señala el Anexo VI del RGV.

Se está tratando de que los radares puedan distinguir este tipo de vehículo en las sanciones por velocidad y lo podrán hacer si leen la matrícula y ese dato es analizado y asignado a una furgoneta o furgón.

A estos vehículos les afectan las señales R.-106 (entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías); R-107 (entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada) y R-406 (calzada para camiones, furgones y furgonetas).

Sería muy importante que los reglamentos de desarrollo del TRLTSV aclarasen cuando un furgón puede ser considerado un camión ya que hay señales verticales que lo hacen de modo genérico, como algunas de entrada prohibida (R-106 a R-110) donde se limitan a citar "transporte de mercancías" mientras en otras como la señal de obligación R-406 incluyen a camiones y furgones dando a entender que son diferentes.

Si tienen o no la consideración de camiones es importante porque, por ejemplo, la señal S-21 de transitabilidad en tramo o puerto de montaña impide en ciertos casos que circulen camiones, pero no dice nada de furgones, aunque en esta última señal también se olvidaron de incluir a los trenes de carretera ya que sólo nombran a los vehículos articulados.

En el Código de la Circulación de 1934 todavía se le veía como un carro y su definición era la siguiente: "carro largo de cuatro ruedas y cubierto".

<sup>886</sup> Se están poniendo de moda las gastronomías (food trucks) y no se puede decir que estén concebidas y construidas para el transporte de mercancías, sino que funcionan como restaurantes sobre ruedas y debieran regularse en la normativa de tráfico. Hasta hace pocos años solamente se adaptaban como churrerías, heladerías o tiendas de recuerdos.

<sup>887</sup> El Departamento de Transportes británico considera de manera expresa que un conjunto de vehículos formado por un vehículo y una caravana, se considera un solo vehículo. Vemos que no se puede viajar dentro, aunque se vaya sentado.

|  |   |
|--|---|
| <b>Derivado de turismo</b>             | Automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo <sup>888</sup> del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos <sup>889</sup> .   |
| <b>Autocaravana</b>                    | Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente. |
| <b>Vehículos todo terreno</b>          | Cualquier vehículo automóvil se considerará Todo Terreno si cumple las definiciones que indica la Directiva 92/53 en su anexo II punto 4.   |
| <b>Máquina de obras automotriz</b>     | Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.  |
| <b>Máquina de obras remolcada</b>      | Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de obras o una máquina de obras automotriz.  |
| <b>Máquina de servicios automotriz</b> | Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.   |
| <b>Máquina de servicios remolcada</b>  | Vehículo especial concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor de servicios o una máquina de servicios automotriz.   |
| <b>Tren turístico</b>                  | Vehículo especial constituido por un vehículo tractor y uno o varios remolques, concebido y construido para el transporte de personas con fines turísticos, con velocidad máxima limitada y sujeto a las  |

<sup>888</sup> Tiene un panel fijo para separar la carga, ya que en la parte de atrás no pueden ir pasajeros. Conserva la carrocería del turismo, pero no lleva ventanas en los laterales traseros que son muchas veces aprovechados para poner logos y mensajes publicitarios.

Pueden circular a 100 km/h en autopistas y autovías, tal como indica el RD 1514/2018, de 28 de diciembre, que modifica el RGCir (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) y a 90 km/h en carreteras convencionales.

<sup>889</sup> Aunque el TRLTSV no define lo que es pasajero, la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico: Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

Por eso esta definición no es apropiada ya que dice por una parte que estos vehículos “solo pueden transportar mercancías” y por otro que “dispone de una fila de asientos”, con lo cual no podría viajar una persona en el asiento del copiloto porque sería un pasajero y no una mercancía.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
|                               | limitaciones de circulación que imponga la autoridad competente en materia de tráfico.   |
| <b>QUAD-ATV<sup>890</sup></b> | Vehículo especial de cuatro o más ruedas fabricado para usos específicos muy concretos, con utilización fundamentalmente fuera de carretera, con sistema de dirección mediante manillar en el que el conductor va sentado a horcajadas y dotado de un sistema de tracción adecuado al uso fuera de carretera y cuya velocidad puede estar limitada en función de sus características técnicas o uso. Se exceptúan de esta definición los vehículos incluidos en las categorías definidas en las Directivas europeas 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos a motor de dos o tres ruedas, y 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas. |
| <b>Pick-up<sup>891</sup></b>  | Vehículo <sup>892</sup> cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.  |

<sup>890</sup> En algunos países iberoamericanos se denomina “cuadrimoto deportivo” al quad y “cuadrimoto utilitario” al ATV.

<sup>891</sup> El/la pick-up o camioneta, está definido en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo lo define como **vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.**

Los vehículos tipo pick-up se caracterizan, en su gran mayoría, por tener como principal particularidad que la parte destinada a la mercancía se encuentra separada de la cabina y normalmente a cielo abierto.

Partiendo de la base de que no pueden superar los 3.500 kg de MMA, cuando las plazas de asiento y la zona de carga no estén situadas en un compartimento único y la altura total no sea superior a 2 metros, se les aplican las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo. Por ello el RGCir permite que circulen a 120 km/h por autopistas o autovías y a 90 km/h por carreteras convencionales.

Sin embargo, a diferencia de los turismos, de las motocicletas y de las autocaravanas, pareciera que no pueden circular a 100 km/h por las carreteras convencionales con sentidos de circulación separados físicamente, si estuviesen así señalizadas por el titular de la vía, ya que no lo permite el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que modificó el RGCir.

Sin embargo, pueden acogerse al art. 52.1.d) RGCir que se ocupa de las velocidades prevalentes y que dispone que “Sobre las velocidades máximas indicadas en los artículos anteriores (incluido el 48) prevalecerán las que se fijen a determinados vehículos por sus especiales características”. Esas especiales características figuran en la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, donde se señala que las pick-ups tienen la consideración de turismos a efectos de circulación y en la Instrucción 17/TV-97, de 7 de junio de 2017, de la DGT donde también se indica que a los vehículos tipo pick-up, cuya masa máxima no sea superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único y cuya altura total no sea superior a 2 m, les serán de aplicación las mismas normas de circulación que a los vehículos tipo turismo (uso de carriles en sentido contrario al habitual, orden de preferencia en ausencia de señalización, adelantamientos, velocidades, niveles de servicio en situaciones de vialidad invernal, uso de carriles VAO,..., la instrucción y la orden son anteriores a la modificación llevada a cabo por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre.

El cambio de consideración de camión a turismo beneficia a los pick-up ya que los períodos para pasar la ITV se ampliaron y también pueden circular a más velocidad que los camiones.

En Iberoamérica se diferencian los pick-ups, que tienen dos asientos, de las rurales, que cuentan con dos filas de asientos.

<sup>892</sup> Sorprende que no diga que es un “vehículo automóvil” y que luego lo equipare, a la hora de circular, a un turismo.

|  |  |
|--|--|
| <b>Vehículo eléctrico (EV)</b>                                     | Vehículo propulsado al menos por uno o más motores eléctricos.   |
| <b>Vehículo eléctrico de baterías (BEV)</b>                        | Vehículo eléctrico que utiliza como sistemas de almacenamiento de energía de propulsión exclusivamente baterías eléctricas recargables desde una fuente de energía eléctrica exterior. No se excluye la posibilidad de incluir, además, un sistema de frenado regenerativo que cargue las baterías durante las retenciones y frenadas.   |
| <b>Vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV)</b>            | Vehículo eléctrico que, reuniendo todas las condiciones de un vehículo eléctrico de baterías, incorpora además un motor de combustión interna.   |
| <b>Vehículo eléctrico de células de combustible (FCV)</b>          | Vehículo eléctrico que utiliza exclusivamente energía eléctrica procedente de una pila de combustible de hidrógeno embarcado.  |
| <b>Vehículo eléctrico híbrido de células de combustible (FCHV)</b> | Vehículo eléctrico de células de combustible que equipa, además, baterías eléctricas recargables.  |
| <b>Vehículo híbrido (HV)</b>                                       | Vehículo equipado con un sistema de propulsión que contiene al menos dos categorías diferentes de convertidores de energía de propulsión y al menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de energía de propulsión.  |
| <b>Vehículo eléctrico híbrido (HEV)</b>                            | Vehículo propulsado por una combinación de motores de combustión y eléctricos.   |
| <b>Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV)</b>                | Vehículo eléctrico híbrido, provisto de baterías que pueden ser recargadas de una fuente de energía eléctrica exterior, que a voluntad puede ser propulsado sólo por su(s) motor(es) eléctrico(s).   |
| <b>Vehículo de hidrógeno (HICEV)</b>                               | Vehículo propulsado por motor(es) de combustión de hidrógeno.  |
| <b>Vehículo de uso compartido</b>                                  | Vehículo destinado al alquiler sin conductor dedicado a su uso concatenado e intensivo por un número indeterminado de usuarios dentro de una zona de servicio delimitada. Estará disponible, en cualquier momento, para ser utilizado mediante el empleo de aplicaciones móviles. No se considerarán incluidos en esta definición aquellos vehículos destinados al alquiler sin conductor que no se dediquen exclusivamente a esa modalidad de alquiler. |

Definiciones que figuran en el Anexo II. B), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de construcción, del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.

|   |   |
|---|---|
| <b>05. Motocarro</b>                              | Vehículo de tres ruedas dotado de caja o plataforma para el transporte de cosas.  |
| <b>06. Automóvil de tres ruedas<sup>893</sup></b> | Vehículo de tres ruedas y cuatriciclos.   |
| <b>11. Autobús o autocar MMA ≤3.500 kg.</b>       | Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.  |
| <b>12. Autobús o autocar MMA &gt; 3.500 kg.</b>   | Automóvil concebido y construido para el transporte de más de 9 personas incluido el conductor, cuya masa máxima autoriza excede de 3.500 kg.   |
| <b>14. Autobús o autocar mixto</b>                | El concebido y construido para transportar personas y mercancías simultánea y separadamente.  |
| <b>15. Trolebús<sup>894</sup></b>                 | Automóvil destinado a transporte de personas con capacidad para 10, o más plazas, incluido el conductor, accionado por motor eléctrico con toma de corriente por trole, que circula por carriles.     |
| <b>15. Autobús o autocar de dos pisos</b>         | Autobús o autocar en el que los espacios destinados a los pasajeros están dispuestos, al menos parcialmente, en dos niveles superpuestos, de los cuales el superior no dispone de plazas sin asiento. |
| <b>16. Pick-up</b>                                | Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.  |
| <b>20. Camión MMA ≤3.500 kg.</b>                  | El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza no exceda de 3.500 kg.  |
| <b>21. Camión 3.500 kg. &lt; MMA ≤ 12.500 kg.</b> | El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.                   |
| <b>1. Camión MMA &gt; 12.000 kg.</b>              | El que posee una cabina con capacidad hasta 9 plazas, no integrada en resto de la carrocería, y cuya masa máxima autoriza sea superior a 12.000 kg.   |

<sup>893</sup> El Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, no exige que sean todoterreno y las dos ruedas pueden ir delante o atrás.

<sup>894</sup> El "Codice della Strada" italiano dedica un amplio artículo, el 118, a la conducción de este tipo de vehículos. Los conductores tienen que superar un examen de idoneidad.

|   |   |
|---|---|
| <b>24. Furgón/furgoneta<br/>MMA ≤ 3.500 kg.</b>                     | Automóvil destinado al transporte de mercancías cuya cabina está integrada en el resto de la carrocería con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.   |
| <b>25. Furgón 3.500 kg. &lt;<br/>MMA ≤ 12.000 kg.</b>               | Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, con masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 12.000 kg.   |
| <b>26. Furgón MMA &gt;<br/>12.000 kg.</b>                           | Camión en el que la cabina está integrada en el resto de la carrocería, y cuya masa máxima autorizada sea superior a 12.000 kg.   |
| <b>30. Derivado de turismo</b>                                      | Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.   |
| <b>31. Vehículo mixto adaptable</b>                                 | Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.  |
| <b>32. Auto-caravana<br/>MMA ≤ 3.500 kg.</b>                        | Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente. |
| <b>33. Auto-caravana<br/>MMA &gt; 3.500 kg.</b>                     | Vehículo construido con propósito especial, incluyendo alojamiento vivienda y conteniendo, al menos, el equipo siguiente: asientos y mesa, camas o literas que puedan ser convertidos en asientos, cocina y armarios o similares. Este equipo estará rígidamente fijado al compartimento vivienda: los asientos y la mesa pueden ser diseñados para ser desmontados fácilmente. |
| <b>40. Remolque y semirremolque ligero<br/>MMA ≤ 750 kg.</b>        | Aquellos cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.  |
| <b>41. Remolque y semirremolque 750 kg. &lt; MMA ≤ 3.500 kg.</b>    | Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 750 kg, e igual o inferior a 3.500 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.   |
| <b>42. Remolque y semirremolque 3.500 kg. &lt; MMA ≤ 10.000 kg.</b> | Aquellos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg, e igual o inferior a 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.  |
| <b>43. Remolque y semirremolque MMA &gt; 10.000 kg.</b>             | Aquellos cuya masa máxima autorizada exceda de 10.000 kg. A efectos de esta clasificación se excluyen los agrícolas.  |
| <b>61. Máquina de obras automotriz</b>                              | Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos de obras.  |

|  |  |
|--|--|
| <b>62. Máquina de obras remolcada</b>      | Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos de obras, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz.       |
| <b>64. Máquina de servicios automotriz</b> | Vehículo especial autopropulsado de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar servicios determinados.   |
| <b>65. Máquina de servicios remolcada</b>  | Vehículo especial, concebido y construido para efectuar servicios determinados, y que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor o máquina automotriz. |
| <b>70. Militares</b>                       |  |

**Definiciones que figuran en el Anexo II.C), que se ocupa de la clasificación de los vehículos por criterios de utilización, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.**

|  |   |
|--|---|
| <b>00 Sin especificar</b>                | (Instrucción: se aplicará esta clave cuando el elemento a clasificar no esté encuadrado en ninguna de las clasificaciones siguientes).  |
| <b>01 Personas de movilidad reducida</b> | Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona con algún defecto <sup>895</sup> o incapacidad físicos.   |
| <b>02 Familiar</b>                       | Versión de un tipo de turismo en el que se ha aumentado el volumen destinado al equipaje con el fin de aumentar su capacidad o colocar una tercera fila de asientos.  |
| <b>03 Escolar</b>                        | Vehículo destinado exclusivamente para el transporte de escolares.  |
| <b>04 Escolar no exclusivo</b>           | Vehículo para el transporte escolar, aunque no con exclusividad.  |
| <b>05 Escuela de conductores</b>         | Automóvil destinado a las prácticas de conducción.  |
| <b>06 Urbano</b>                         | Vehículo concebido y equipado para transporte urbano y suburbano; los vehículos de esta clase tienen asientos y plazas destinadas para viajeros de a pie y están acondicionados para permitir los desplazamientos de los viajeros en razón de sus frecuentes paradas. |
| <b>07 Corto recorrido</b>                | Vehículo concebido y equipado para transporte interurbano; estos vehículos no disponen de plazas destinadas especialmente para viajeros de a pie, pero pueden transportar este tipo de viajeros en cortos recorridos en el pasillo de circulación.                    |

<sup>895</sup> La normativa de tráfico sigue utilizando terminología inapropiada para referirse a las personas con discapacidades y con movilidad reducida.

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>08 Largo recorrido</b>        | Vehículo concebido y equipado para viajes a gran distancia; estos vehículos están acondicionados en forma que se asegura la comodidad de los viajeros sentados, y no transportan viajeros de pie. |
| <b>09 Derivado de camión</b>     | Versión de un camión especialmente equipado para el transporte de personas hasta, un máximo de nueve, incluido el conductor.  |
| <b>10 Plataforma</b>             | Vehículo destinado al transporte de mercancías sobre una superficie plana sin protecciones laterales.   |
| <b>11 Caja abierta</b>           | Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo abierto por la parte superior. Los laterales podrán ser abatibles o fijos.   |
| <b>12 Porta-contenedores</b>     | Vehículo construido para el transporte de contenedores mediante dispositivos expresamente adecuados para la sujeción de éstos.  |
| <b>13 Jaula</b>                  | Vehículo especialmente adaptado para el transporte de animales vivos.   |
| <b>14 Botellero</b>              | Vehículo especialmente adaptado para transporte de botellas o bombonas.   |
| <b>15 Porta-vehículos</b>        | Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.  |
| <b>16 Silo</b>                   | Vehículo concebido especialmente para el transporte de materias sólidas, pulverulentas o granuladas en depósito cerrado y con o sin medios auxiliares para su carga o descarga.                   |
| <b>17 Basculante</b>             | Vehículo provisto de mecanismo que permitan llevar y/o girar la caja para realizar la descarga lateral o trasera.   |
| <b>18 Dumper</b>                 | Camión basculante de construcción muy reforzada, de gran maniobrabilidad y apto para todo terreno.  |
| <b>19 Batería de recipientes</b> | Vehículo destinado al transporte de carga en un grupo de recipientes fijos con sistema de conexión entre ellos (ver ADR).   |
| <b>20 Caja cerrada</b>           | Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado.  |
| <b>21 Capitoné</b>               | Vehículo destinado al transporte de mercancías en un receptáculo totalmente cerrado, acolchado o adaptado especialmente en su interior.   |
| <b>22 Blindado</b>               | Vehículo destinado al transporte de personas y/o mercancías, de caja cerrada reforzada especialmente mediante un blindaje.  |

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>23 Isotermo</b>                   | Vehículo cuya caja está construida con paredes aislantes, con inclusión de puertas, piso y techo, las cuales permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior de la caja.   |
| <b>14 Refrigerante</b>               | Vehículo isotermo que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla.   |
| <b>15 Frigorífico</b>                | Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados.     |
| <b>26 Calorífico</b>                 | Vehículo isotermo provisto de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la caja y mantenerla después a un valor prácticamente constante.  |
| <b>27 Cisterna</b>                   | Vehículo destinado al transporte a granel de líquidos o de gases licuados.  |
| <b>28 Cisterna isoterma</b>          | Cisterna construida con paredes aislantes que permiten limitar los intercambios de calor entre el interior y el exterior.   |
| <b>29 Cisterna refrigerante</b>      | Cisterna isoterma que, con ayuda de una fuente de frío, distinto de un equipo mecánico o de «absorción», permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla.   |
| <b>30 Cisterna frigorífica</b>       | Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de frío individual o colectivo para varios vehículos de transporte (grupo mecánico de compresión, máquina de absorción, etc.) que permite bajar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después de manera permanente en unos valores determinados. |
| <b>31 Cisterna calorífica</b>        | Cisterna isoterma provista de un dispositivo de producción de calor que permite elevar la temperatura en el interior de la cisterna y mantenerla después a un valor prácticamente constante   |
| <b>32 Góndola</b>                    | Vehículo cuya plataforma de tiene una altura muy reducida.  |
| <b>33 Todo terreno<sup>896</sup></b> | Automóvil dotado de tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga, eventualmente, parcial o totalmente, por personas,  |

<sup>896</sup> Es un vehículo adaptado para circular por terrenos abruptos. Lo consigue gracias a la tracción total, caja de cambios específica con reductora, suspensión elevada, bajos reforzados, ruedas de perfil más alto con menor presión de inflado, un ángulo de ataque mayor para poder abordar desniveles y ayudas electrónicas como control de descenso de colinas. Todo esto son características típicas, aunque no vienen de serie en todos los todoterreno.

|  |   |
|--|---|
|  | mediante la adición de asientos, especialmente diseñados para tal fin.  |
| <b>40 Taxi<sup>897</sup></b>             | Turismo destinado al servicio público de viajeros y provisto de aparato taxímetro.  |
| <b>41 Alquiler</b>                       | Automóvil destinado al servicio público sin licencia municipal.   |
| <b>42 Autoturismo</b>                    | Turismo destinado al servicio público de viajeros con licencia municipal, excluido el taxi.   |
| <b>43 Ambulancia</b>                     | Automóvil acondicionado para el transporte idóneo de personas enfermas o accidentadas.  |
| <b>44 Servicio médico</b>                | Vehículo acondicionado para funciones sanitarias (análisis, radioscopia, urgencias, etc.)   |
| <b>45 Funerario</b>                      | Vehículo especialmente acondicionado para el transporte de cadáveres.   |
| <b>46 Bomberos</b>                       | Vehículo destinado al Servicio de los Cuerpos de Bomberos.  |
| <b>47 RTV</b>                            | Vehículo especialmente acondicionado para emisoras de radio y/o televisión.   |
| <b>48 Vivienda</b>                       | Vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.  |
| <b>49 Taller o laboratorio</b>           | Vehículo acondicionado para el transporte de herramientas y piezas de recambio que permiten efectuar reparaciones.                              |
| <b>50 Biblioteca</b>                     | Vehículo adaptado y acondicionado de forma permanente para la lectura y exposición de libros.   |
| <b>51 Tienda</b>                         | Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para la venta de artículos.   |
| <b>52 Exposición u oficinas</b>          | Vehículo especialmente adaptado y acondicionado de forma permanente para su uso como exposición u oficinas.                                     |
| <b>53 Grúa de<sup>898</sup> arrastre</b> | Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo.   |
| <b>54 Grúa de elevación</b>              | Vehículo provisto de dispositivos que permiten elevar cargas, pero no transportarlas. (No incluye los vehículos con dispositivos de autocarga). |
| <b>55 Basurero</b>                       | Vehículo especialmente construido para el transporte y tratamiento de desechos urbanos.   |

<sup>897</sup> El RGV al ocuparse de la señal V-17, indicador de "libre", prefiere utilizar el término "autotaxi".

<sup>898</sup> Canarias cuenta con una amplia legislación sobre este tipo de vehículos.

|   |   |
|---|---|
| <b>56 Hormigonera</b>                         | Vehículo especialmente construido para el transporte de los elementos constitutivos del hormigón, pudiendo efectuar su mezcla durante el transporte.  |
| <b>58 Vehículo para ferias</b>                | Vehículos adaptados para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes   |
| <b>59 Estación transformadora móvil</b>       | Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.   |
| <b>60 Extractor de fangos</b>                 | Vehículo dotado de una bomba de absorción para la limpieza de pozos negros y alcantarillas.   |
| <b>61 Autobomba</b>                           | Vehículo equipado con una autobomba de presión para movimiento de materiales fluidificados.   |
| <b>62 Grupo electrógeno</b>                   | Vehículo dotado con los elementos necesarios para la producción de energía eléctrica.   |
| <b>63 Compresor</b>                           | Vehículo destinado a producir aire comprimido y transmitirlo a diversas herramientas o a locales con ambiente enrarecido.   |
| <b>64 Carretilla transportadora elevadora</b> | Vehículo provisto de pequeña grúa u horquilla-plataforma para transportar o elevar pequeñas cargas en recorridos generalmente cortos.   |
| <b>65 Barredora</b>                           | Vehículo para barrer carreteras y calles de poblaciones.  |
| <b>66 Bomba de hormigonar</b>                 | Vehículo autobomba especialmente diseñado para movimiento de hormigón fluido.   |
| <b>67 Perforadora</b>                         | Vehículo destinado a realizar perforaciones profundas en la tierra.   |
| <b>68 Excavadora</b>                          | Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.                                |
| <b>69 Retro-excavadora</b>                    | Vehículo especialmente diseñado para la excavación o desmonte del terreno, mediante cuchara de ataque hacia la máquina, acoplada a superestructura giratoria en plano horizontal.                       |
| <b>70 Cargadora</b>                           | Vehículo especialmente diseñado para el desmonte del terreno y para la recogida de materiales sueltos, mediante cuchara de ataque frontal, acoplada a superestructura no giratoria en plano horizontal. |
| <b>71 Cargadora retro-excavadora</b>          | Vehículo provisto de cuchara cargadora en su parte delantera y de otra retroexcavadora en su parte posterior.   |
| <b>72 Traílla</b>                             | Vehículo que arranca, recoge, traslada y extiende tierras. Si es autopropulsado, es mototraílla.  |

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| <b>73 Niveladora</b>             | Vehículo que se utiliza para configurar toda clase de perfiles y extender el material arrancado o depositado. Si es autopropulsado, es motoniveladora. |
| <b>74 Compactador vibratorio</b> | Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales mediante su peso y vibración.  |
| <b>75 Compactador estático</b>   | Vehículo especialmente diseñado para la compactación de suelos y materiales exclusivamente mediante su peso.   |
| <b>76 Riego asfáltico</b>        | Vehículo destinado a esparcir y extender sobre los diversos pavimentos betún asfáltico fluidificado.   |
| <b>77 Pintabandas</b>            | Vehículo usado para realizar líneas de señalizaciones y prescripciones en el suelo.  |
| <b>78 Quitanieves</b>            | Vehículo de motor destinado exclusivamente a retirar la nieve de las calzadas y caminos.   |

**Otras definiciones que figuran en el Anexo II.D), que se ocupa del servicio al que se destinan los vehículos, del Reglamento General de Vehículos.**

**A. Servicio público:** El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.

**B. Servicio particular:** El vehículo se adscribe a una actividad privada de su titular.

**01. Alquiler sin conductor:** vehículo destinado a ser arrendado sin conductor.

**02. Alquiler con conductor (autoturismo):** vehículo destinado al transporte de personas y equipajes con conductor.

**03. Aprendizaje de la conducción:** vehículo destinado al ejercicio de la enseñanza de la conducción y la realización de pruebas de aptitud para la obtención de permisos y licencias de conducción

**04. Taxi:** vehículo adscrito al servicio público de viajeros en vehículo turismo.

**05. Auxilio en carretera:** vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.<sup>899</sup>

<sup>899</sup> No hay ninguna norma que prohíba el traslado de personas a bordo de un vehículo grúa que transporte un vehículo averiado, siempre que el vehículo cuente con una autorización de transporte de mercancías, las personas que se trasladen guarden relación con el vehículo averiado y viajen hasta donde se deposite. No se les puede cobrar nada por el traslado y la ocupación del vehículo no debe superar lo dispuesto en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV.

|   |
|---|
| <b>06. Agrícola:</b> vehículo destinado a realizar labores agrícolas.   |
| <b>06. Agrícola:</b> vehículo destinado a realizar labores agrícolas.   |
| <b>07. Ambulancia:</b> vehículo destinado a realizar transporte de personas enfermas o accidentadas.  |
| <b>08. Funerario:</b> vehículo destinado a realizar transporte de cadáveres.  |
| <b>09. Obras:</b> vehículo destinado a la realización de tareas en trabajos de construcción.  |
| <b>10. Mercancías peligrosas:</b> vehículo destinado al transporte de materias peligrosas, aunque no se realice con carácter exclusivo.   |
| <b>11. Basurero:</b> vehículo destinado al transporte de residuos.  |
| <b>12. Transporte escolar:</b> vehículo destinado al transporte escolar y de menores, aunque no se realice con carácter exclusivo.  |
| <b>13. Policía:</b> vehículo destinado a los servicios de policía, que se presten por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.   |
| <b>14. Bomberos:</b> vehículo destinado a ser utilizado por los bomberos para la extinción de incendios.  |
| <b>15. Protección civil y salvamento:</b> vehículo destinado a realizar servicios de protección civil y salvamento.   |
| <b>16. Defensa:</b> vehículo adscrito al Ministerio de Defensa.   |
| <b>17. Vivienda:</b> vehículo acondicionado para ser utilizado como vivienda.   |
| <b>18. Actividad económica:</b> automóvil con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías, cuya masa máxima autorizada es igual o inferior a 3.500 kg, que está afectado significativamente a una actividad económica de acuerdo con la normativa tributaria. |
| <b>19. Recreativo:</b> vehículo destinado específicamente al ocio.  |
| <b>20. Mercancías perecederas:</b> vehículo destinado al transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada, aunque no se realice con carácter exclusivo.  |
| <b>21. Vehículo para ferias:</b> vehículo adaptado para la maquinaria de circo o ferias recreativas ambulantes.   |

**Definiciones que figuran en el Anexo II.E) del Reglamento General de Vehículos, que se refieren a la clasificación de los vehículos por su potencial contaminante.**

**a) Vehículos 0 emisiones:**

**Vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo de hidrógeno (HICEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros (ciclo NEDC) o vehículos de pila de combustible.**

**b) Vehículos ECO:**

**Vehículos M1 y N1, clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC), vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.**

**Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como híbridos enchufables con autonomía <40km, híbridos no enchufables (HEV), propulsados por gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). En todo caso, deberán cumplir los criterios de la clasificación C.**

**Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km (ciclo NEDC) y vehículos híbridos no enchufables (HEV).**

**c) Vehículos C:**

**Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI.**

**Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.**

**Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 4 y Euro 3.**

**d) Vehículos B:**

**Vehículos M1 y N1 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o 5/V.**

**Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados en el Registro de Vehículos como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.**

**Vehículos L clasificados en el Registro de Vehículos como Euro 2.**

**e) Vehículos A:**

**Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.»**

**Definiciones que figuran en el Anexo VI, que se ocupa de los dispositivos de retención y aseguramiento de la carga, del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.**

**Anclajes para dispositivos de amarre o simplemente, puntos de amarre:** son aquellos puntos de fijación en el vehículo (por ejemplo: anillas, ganchos, refuerzos roscados, etc.) que sirven para la fijación de dispositivos de amarre.

**Dispositivo de amarre:** son aquellos dispositivos que permiten asegurar la carga en el vehículo (cintas, cables, etc.) y que su instalación dependerá del tipo de carga que manipule el usuario.

**Preinstalación o anclajes o fijaciones para los dispositivos de retención:** son aquellos puntos de fijación en el vehículo (refuerzos roscados, anillas, ganchos, remaches, etc.) que sirven para la fijación de los dispositivos de retención.

**Dispositivo de retención:** es aquel dispositivo (por ejemplo: red, reja, barras) que está situado detrás de los asientos que limitan directamente con el plano de carga y que separa total o parcialmente la zona de pasajeros del espacio de carga para proteger a los pasajeros de un desplazamiento eventual de la carga. El asiento asumirá parcialmente la función de retención cuando el dispositivo de retención asegure únicamente la zona situada por encima del mismo.

**Definiciones que figuran en el Anexo VIII, que se ocupa de los dispositivos de frenado del RGV y que no están contenidas en el TRLTSV.**

**Dispositivo de frenado:** el conjunto de los órganos que tienen por función disminuir o anular progresivamente la velocidad del vehículo en marcha, o mantenerlo inmóvil si ya se encuentra detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho.

**Frenado de servicio:** debe permitir controlar el movimiento del vehículo y detenerlo de una forma segura, rápida y eficaz, cualesquiera que sean las condiciones de velocidad y de carga y para cualquier pendiente ascendente o descendente en la que el vehículo se encuentre. Su acción debe ser moderable.

**Frenado de socorro:** el frenado de socorro debe permitir detener el vehículo en una distancia razonable en caso de fallo del freno de servicio. Su acción debe ser moderable.

**Frenado de estacionamiento:** el frenado de estacionamiento debe permitir mantener el vehículo inmóvil en una pendiente ascendente o descendente, incluso en ausencia del conductor, quedando mantenidos entonces los elementos activos en posición de aprieto por medio de un dispositivo de acción puramente mecánica.

**Frenado continuo:** el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación con las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por la misma fuente de energía (que puede ser la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.

**Frenado semicontinuo:** el frenado sobre los conjuntos de vehículos obtenido por medio de una instalación que tenga las siguientes características: Órgano de mando único que el conductor, encontrándose en su asiento de conducción, acciona progresivamente con una sola maniobra. La energía utilizada para el frenado de los vehículos que constituyen el conjunto está proporcionada por dos fuentes de energía independientes (pudiendo ser una de ellas la fuerza muscular del conductor). La instalación de frenado asegura, de forma simultánea o convenientemente desfasada, el frenado de cada uno de los vehículos que constituyen el conjunto, cualquiera que sea su posición relativa.

**Frenado automático:** el frenado del o los remolques que actúa automáticamente en caso de una separación de los elementos del conjunto de vehículos acoplados, comprendido el caso de una ruptura del enganche, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto.

**Frenado por inercia:** el frenado realizado utilizando las fuerzas que provoca el acercamiento del vehículo remolcado al tractor.

**Frenado graduable:** un frenado durante el cual, en el interior del campo de funcionamiento normal del dispositivo, tanto mientras sea la aplicación o durante la desaplicación de los frenos.

#### **Definiciones que figuran en el Anexo IX, que se ocupa de las masas y dimensiones, del Reglamento General de Vehículos.**

**Tara:** masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, **sin personal de servicio**, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios necesarios.

**Masa en orden de marcha:** se considera como masa en orden de marcha el resultado de sumar a la tara la masa estándar del conductor de 75 kg y para los autobuses y autocares, la masa del acompañante de 75 kg si lo lleva.

**Masa en carga:** la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

**Masa por eje:** la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

**Dimensiones máximas autorizadas:** las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en este anexo. Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en este anexo se medirán con arreglo al anexo I de la Directiva 70/156/CEE, sin tolerancia positiva.

**Masa máxima autorizada (MMA):** la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

**Masa máxima técnicamente admisible:** la masa máxima del vehículo basada en su construcción y especificada por el fabricante.

**Masa máxima autorizada por eje:** la masa máxima de un eje o grupo de ejes con carga para utilización en circulación por las vías públicas.

**Masa máxima por eje técnicamente admisible:** la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.

**Masa remolcable máxima autorizada:** masa autorizada máxima de un remolque o semirremolque destinado a ser enganchado al vehículo de motor y hasta la cual puede matricularse o ponerse en servicio el vehículo. En el caso de un remolque de eje central o semirremolque, la masa remolcable máxima autorizada será la masa real máxima del remolque menos su carga real vertical sobre el punto de acoplamiento, es decir, la masa correspondiente a la carga soportada por los ejes del remolque.

**Masa remolcable máxima técnicamente admisible:** la masa remolcable máxima basada en su construcción y especificada por el fabricante.

**Masa máxima técnicamente admisible del conjunto:** suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado, basadas en la construcción del vehículo de motor y especificadas por el fabricante.

**Masa máxima autorizada del conjunto:** suma de las masas del vehículo de motor cargado y del remolque arrastrado cargado para su utilización por las vías públicas.

**Carga vertical máxima técnicamente admisible sobre el acoplamiento:** carga máxima sobre el acoplamiento establecida en la concepción del vehículo motor y/o del acoplamiento y especificada por el fabricante.

**Carga indivisible:** la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masa, no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos a las disposiciones del presente Reglamento.

Se considera también carga indivisible la constituida por varios elementos de la misma naturaleza y destinados al mismo fin, con dimensiones idénticas o diferentes, de los que una o dos de las dimensiones del mayor elemento del conjunto exceden las dimensiones máximas establecidas en la respectiva reglamentación.

**Suspensión neumática:** una suspensión se considera neumática si al menos el 75% del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

**Suspensión equivalente o suspensión neumática reconocida:** sistema de suspensión para eje(s) motor no dirigido(s) que cumple los requisitos establecidos en la reglamentación vigente recogida en el anexo I.

**Dispositivo de elevación del eje:** dispositivo permanente montado en un vehículo con objeto de reducir o incrementar la carga sobre el(los) eje(s) según las condiciones de carga del vehículo: 1. bien levantando completamente las ruedas del suelo/bajándolas del suelo, 2. o bien sin levantar las ruedas del suelo (por ejemplo, en el caso de sistemas de suspensión neumática u otros sistemas), con objeto de reducir el desgaste de los neumáticos cuando el vehículo no esté completamente cargado, o para facilitar el arranque (inicio de la marcha) sobre terreno resbaladizo a los vehículos de motor o conjuntos de vehículos, incrementando la carga sobre el eje motor.

**Eje retráctil:** eje que pueda elevarse o bajarse mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 1 del apartado 1.18.

**Eje descargable:** eje sobre el cual puede variarse la carga sin que el eje esté levantado, mediante el dispositivo de elevación del eje, tal como se menciona en el número 2 del apartado 1.18.

**Grupo de ejes:** los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem, y tándem triaxial en caso de tres ejes. Convencionalmente, se considerará que un solo eje es un grupo de un eje.

**Tonelada:** masa correspondiente a 1.000 kg.

**Combustibles alternativos:** los combustibles o fuentes de energía que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes de energía fósil para los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte.

Consisten en:

**a) La electricidad consumida en todos los tipos de vehículos eléctricos,**

**b) el hidrógeno,**

**c) los biocarburantes,** tal y como se definen en el artículo 2, punto 2, del Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo,

**d) los combustibles sintéticos y parafínicos,**

**e) el gas natural, incluido el biometano,** en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuada (gas natural licuado-GNL),

**f) el gas licuado del petróleo (GLP),**

**g) la energía mecánica** procedente de almacenamiento a bordo/de fuentes a bordo, incluido el calor residual. 1.25

**Vehículo de combustible alternativo:** un vehículo de motor alimentado total o parcialmente por un combustible alternativo y que ha sido debidamente homologado.

**Operación de transporte intermodal:** Tendrán esta consideración:

**a) las operaciones de transporte combinado** definidas en el artículo 1 de la Orden de 30 de septiembre de 1993, por la que se establecen normas especiales para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros de la CEE, destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles, con una longitud máxima total de hasta 45 pies, o

**b) Las operaciones de transporte destinadas al transporte de uno o varios contenedores o cajas móviles,** con una longitud máxima total de hasta 45 pies, que recurran al transporte por la vía navegable o un recorrido marítimo, siempre que el tramo por carretera inicial o final no exceda de 150 km en el territorio de la Unión. Se podrá superar la distancia indicada de 150 km con objeto de alcanzar la terminal de transporte adecuada más cercana para el servicio previsto, en el caso de vehículos articulados de 5 o 6 ejes, formados por un vehículo motor de 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes, o por un vehículo motor de 3 ejes y semirremolque de 2 o 3 ejes. Para las operaciones de transporte intermodal, la terminal de transporte adecuada más cercana que preste un servicio podrá estar situada en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que el cargamento haya sido cargado o descargado.»

**Definiciones que figuran en el Anexo X, que se ocupa de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica, del Reglamento General de Vehículos y que no están contenidas en el TRLTSV.**

**Dispositivo:** el elemento o conjunto de elementos que desempeñan una o varias funciones.

**Luz de posición lateral:** la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo cuando se le ve de lado.

**Luz de la placa posterior de matrícula:** el dispositivo utilizado para iluminar el lugar en el que se colocará la placa posterior de matrícula; podrá consistir en diferentes elementos ópticos.

**Luz de trabajo:** dispositivo destinado a alumbrar un lugar de trabajo o un proceso de trabajo.

**Luz de alumbrado interior:** la destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía.

**Definiciones que se encuentran en el artículo 144 del Reglamento General de Circulación, que se ocupa de las señales circunstanciales y de balizamiento, y que no figuran en el TRLTSV.**

**a) Dispositivos de barrera:** prohíben el paso a la parte de la vía que delimitan y son los siguientes:

|   |
|---|
| 1.º <b>Barrera fija:</b> prohíbe el paso a la vía o parte de ésta que delimita.   |
| 2.º <b>Barrera o semibarrera móviles:</b> prohíbe temporalmente el paso, mientras se encuentre en posición transversal a la calzada en un paso a nivel, puesto de peaje o de aduana, acceso a un establecimiento u otros.                           |
| 3.º <b>Panel direccional provisional:</b> prohíbe el paso e informa, además, sobre el sentido de la circulación.  |
| 4.º <b>Banderitas, conos o dispositivos análogos:</b> prohíben el paso a través de la línea real o imaginaria que los une.  |
| 5.º <b>Luz roja fija:</b> indica que la calzada está totalmente cerrada al tránsito.  |
| 6.º <b>Luces amarillas fijas o intermitentes:</b> prohíben el paso a través de la línea imaginaria que las une.   |
| <b>b) Dispositivos de guía:</b> tienen por finalidad indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son los siguientes:                                 |
| 1.º <b>Hito de vértice:</b> elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retrorreflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico. |
| 2.º <b>Hito de arista:</b> elemento cuya finalidad primordial es balizar los bordes de las carreteras principalmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad.   |
| 3.º <b>Paneles direccionales permanentes:</b> dispositivos de balizamiento implantados con vistas a guiar y señalar a los usuarios un peligro puntual, mediante el cual se informa sobre el sentido de circulación.                                 |
| 4.º <b>Captafaros horizontales (ojos de gato).</b>  |
| 5.º <b>Captafaros de barrera.</b>   |
| 6.º <b>Balizas planas:</b> indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos en la vía.  |
| 7.º <b>Balizas cilíndricas:</b> refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.   |
| 8.º <b>Barreras laterales: rígidas, semirrígidas y desplazables.</b> Indican el borde de la plataforma y protegen frente a salidas de la vía.   |

**Conceptos básicos que figuran en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999).**

**a) Homologación de tipo CE:** el acto por el cual un Estado miembro de la Unión Europea hace constar que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas establecidas en las Directivas específicas y ha pasado los controles y comprobaciones previstos en los correspondientes certificados de homologación de tipo CE.

**b) Homologación nacional de tipo:** el acto por el cual la Administración General del Estado español hace constar que un vehículo satisface las prescripciones técnicas establecidas en la legislación vigente y reflejadas en la ficha de características, definidas para cada categoría de vehículos.

**c) Homologación parcial:** el acto mediante el cual la Administración General del Estado español o las Administraciones de otros Estados hacen constar que determinados sistemas, componentes o unidades técnicas de los vehículos, o relacionados con ellos, satisfacen las prescripciones técnicas establecidas en las correspondientes Directivas comunitarias o Reglamentos derivados del Acuerdo de Naciones Unidas relativo al reconocimiento recíproco de homologación de vehículos, sus partes y piezas, y en los Reglamentos técnicos de ámbito nacional. Esta misma denominación es, asimismo, aplicable a la comprobación del vehículo en lo que se refiere a aspectos parciales de su comportamiento.

**d) Sistema:** cualquier conjunto de elementos o de componentes del vehículo que está sujeto a los requisitos de alguna de las reglamentaciones particulares.

**e) Componente:** el dispositivo sujeto a las disposiciones de una reglamentación particular cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo independientemente del vehículo cuando la reglamentación particular así lo disponga expresamente.

**f) Unidad técnica independiente:** el dispositivo sujeto a disposiciones de reglamentaciones particulares cuyo fin sea formar parte de un vehículo y que pueda ser homologado de tipo separadamente, pero únicamente para uno o varios tipos de vehículos, siempre que así lo disponga expresamente la reglamentación particular correspondiente.

**g) Tarjeta ITV<sup>900</sup>:** documento que consta de:

**Por el anverso:** registro de las inspecciones periódicas.

**Por el reverso:** certificado de características del vehículo en el que se acredita que éste corresponde a un tipo homologado o que ha pasado inspección técnica unitaria.

<sup>900</sup> El Real Decreto 667/2015 de 17 de julio modificó el RGV y permite que la tarjeta de inspección técnica se pueda emitir en soporte papel o en soporte electrónico desde el 01.10.2015. También estableció que a partir del 11.11.2015 es obligatorio emitir en soporte electrónico las tarjetas ITV tipo B para vehículos de las categorías M (transporte de personas) y N (transporte de mercancías) y que a partir del 11.05.2016 esta obligación se extiende a las tarjetas ITV tipo BL (vehículos completos de la categoría L).

**h) Certificado de características de un ciclomotor:** Documento expedido por el fabricante nacional, su representante legal en el caso de extranjeros o el órgano competente en materia de Industria de la Comunidad Autónoma en los casos previstos en la legislación vigente, en el que se hace constar las características técnicas de un ciclomotor correspondiente a un tipo homologado.

**i) Certificado de conformidad CE:** documento que expide el titular de la homologación de tipo de vehículo, acreditativo de que es conforme con esa homologación CE

**Definiciones que figuran en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.**

**1. Homologación de tipo:** el procedimiento mediante el cual un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.

**2. Homologación de tipo CE:** procedimiento mediante el cual un Estado miembro del EEE certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo; 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE y la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, y de los actos reglamentarios enumerados en sus anexos.

**3. Homologación de tipo nacional:** procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro del EEE; quedando la validez de dicha homologación limitada al territorio de ese Estado miembro.

**4. Homologación individual:** procedimiento por el cual se certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos del presente real decreto.

**5. Homologación de tipo multifásica:** procedimiento mediante el cual se certifica que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de este real decreto.

**6. Vehículo de base:** todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

**7. Vehículo incompleto:** todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

**8. Vehículo completado:** el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos de este real decreto.

**9. Vehículo completo:** todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de este real decreto.

**10. Actos reglamentarios:** se entenderá una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo de 20 marzo de 1958, relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en estos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de estas prescripciones, o un reglamento (RTM) anexo al Acuerdo mundial de 1998, sobre el establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en estos vehículos.

**11. Requisitos alternativos:** se entenderán las disposiciones administrativas o requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de protección medioambiental y de seguridad vial equivalente en la máxima medida de lo posible al nivel previsto en las disposiciones del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

**12. Fabricante:** la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participen directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

**13. Representante del fabricante:** toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como a su representante.

**14. Autoridad de homologación:** la autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros del EEE, para designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en el

ámbito de las competencias de la Administración del Estado, corresponden al actual Ministerio de Industria, Turismo y Comercio las actuaciones como autoridad de homologación.

**15. Servicio técnico:** la organización o entidad designada por la autoridad de homologación para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo esas funciones.

**16. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV):** las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la comunidad autónoma del territorio donde estén radicadas.

**17. Vehículos del mismo tipo:** aquellos que no presenten entre sí ninguna de las diferencias señaladas en los apéndices 1 de los anexos correspondientes de este real decreto o en las Directivas 2002/24/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo, 2003/37/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo, o 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre, cuando éstas le sean de aplicación.

**18. Sistema:** conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de cualquier acto reglamentario.

**19. Componente:** el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá homologarse independientemente de dicho vehículo cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

**20. Unidad técnica independiente:** el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

**Definiciones contenidas en el Anexo I de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.**

**Acceso directo:** Acceso en que la incorporación de los vehículos a, o desde, la calzada se produce sin utilizar las conexiones o enlaces de otras vías públicas con la carretera.

**Arcén:** Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.

**Automóvil:** Vehículo de motor que circula sin carriles y sin conexión a una fuente exterior de energía. De esta definición se excluyen los ciclomotores, los vehículos para personas con discapacidad y los tractores y demás maquinaria agrícola.

**Berma:** Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.

**Calzada:** Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

**Camino de servicio:** El construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni es elemento funcional de ésta.

**Carretera de circunvalación:** La que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.

**Carril:** Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

**Carril adicional para circulación rápida:** Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad.

**Carril adicional para circulación lenta:** Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos.

**Carril de cambio de velocidad:** Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad, desde la de los elementos de un acceso a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.

**Carril central de espera:** Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar tráfico.

**Carril de trenzado:** Carril constituido por la unión de un carril de aceleración y otro de deceleración consecutivo.

**Enlace:** Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y las vías de giro y, eventualmente, intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

**Intersección:** Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye los ramales,

las vías de giro y, eventualmente, los viales que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

**Lecho de frenado:** Zona adyacente a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte pendiente, destinada a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

**Mediana:** Franja longitudinal situada entre dos calzadas, no destinada a la circulación.

**Nivel de servicio:** Medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

**Nudo viario (abreviadamente nudo):** Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.

**Plataforma:** Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, la mediana, los arceles y las bermas afirmadas.

**Ramal:** En un enlace, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.

**Terraplén:** Parte de la explanación situada sobre el terreno original.

**Tramo:** Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera.

**Variante de población:** Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.

**Variante de trazado:** Obra en una carretera que cambia su trazado en planta o alzado.

**Vía de giro:** En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.

**Vía colectora-distribuidora:** Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.

**Vía de servicio:** Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.

**Vía urbana:** Cualquiera de las que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población.

**Definiciones que se encuentran en el artículo 3 del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, y que no figuran en el TRLTSV.**

**Mercancías peligrosas:** Aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas.

**Transporte:** El realizado en vehículos automóviles, que circulen sin camino de rodadura fijo, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.

Están consideradas como operaciones de transporte las actividades de carga, descarga de las mercancías en los vehículos y la transferencia entre modos de transporte, así como las paradas y estacionamientos que se realicen por las circunstancias del transporte.

**Expedidor:** La persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, para el cual se realiza el transporte, figurando como tal en la carta de porte.

**Transportista:** La persona física o jurídica que asume la obligación de realizar el transporte, contando a tal fin con su propia organización empresarial.

**Cargador-descargador:** La persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga y descarga de la mercancía.

**Vehículo:** Medio de transporte dotado de motor, destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 kilómetros por hora, así como cualquier remolque o semirremolque cuando transporten mercancías peligrosas, con excepción de los vehículos que circulen sobre raíles, la maquinaria móvil y los tractores forestales y agrícolas que no alcancen una velocidad de diseño superior a 40 kilómetros por hora.

**ADR:** el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, en su versión enmendada.

**Definiciones que figuran en la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008).**

**Reductores de velocidad:** Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

Los reductores de velocidad (RDV), más comúnmente utilizados, se clasifican, atendiendo a su geometría, en los siguientes tipos:

Reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal (**paso peatonal sobreelevado**). Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al del firme. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.

**Reductores de velocidad de lomo de asno.** Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

**Bandas transversales de alerta.** Son unos dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo.

**Otras definiciones contenidas en la ordenanza municipal tipo de la FEMP,** reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial

### 1) Bandas Transversales y Resaltos (BTR):

**Almohada.** Elevación ligera del perfil de la calzada en su zona central cuyo fin es la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuyo ancho sea inferior a la dimensión del dispositivo y que permita el paso de vehículos de dos ruedas o autobuses. Está indicada su utilización para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un lomo o de una mini meseta resulta especialmente molesta. (Anexo I. Ficha núm. 1-BTR).

**Lomo<sup>901</sup> o resalto de calzada.** Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección sinusoidal. Se utilizarán preferentemente en áreas aisladas, evitando su uso en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales (Anexo I. Ficha núm. 2-BTR).

**Mini meseta o resalto de calzada.** – Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección trapezoidal. Como norma se utilizará en las proximidades de entradas a puertas, mesetas, cambios de la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, en la zona de aproximación a cruces e intersecciones donde se aplicaron medidas de calmado del

<sup>901</sup> En algunos países iberoamericanos se denomina "lomada".

tráfico, como preaviso al resalto peatonal (paso peatonal elevado sobre la calzada), o en las proximidades de zonas de mucha afluencia peatonal. (Anexo I. Ficha núm. 3-BTR).

**Resalto peatonal.** Es un paso de peatones elevado sobre la calzada normalmente a cota del acerado y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal, materializándose las marcas viales del paso peatonal encima de la meseta, con dos partes en pendientes, llamadas rampas, formando un trapecio. Se recomienda su utilización en todos los cruces de calzada, intersecciones o tramos de vías con visibilidad donde se requiera una protección especial para las corrientes peatonales, como: centros escolares, mercados, centros deportivos, parques, zonas comerciales y de ocios etc. Y en todos aquellos lugares que por sus circunstancias se acuerde aplicar la política de antes seguridad que fluidez. (Anexo I. Ficha núm. 4-BTR).

**Bandas de Alerta de Sección Sinusoidal.** Son franjas transversales reductoras de velocidad, cuyo objetivo es advertir a los conductores con antelación la conveniencia de reducir la velocidad para eludir que el dispositivo transmita vibraciones o ruido derivados de su acción sobre el sistema de amortiguación y dirección del vehículo. Serán elementos homologados no permanentes, utilizándose temporalmente en aquellos lugares que por cuestiones circunstanciales en materia de seguridad vial y circulación así se estime oportuno autorizar. Se recomiendan su uso en vías donde la velocidad genérica es igual o inferior a 50 Km/h y no tenga un paso de vehículos pesados excesivo, siendo útiles también como elemento de preaviso para advertir la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad cuando desde las vías de la red principal se transita hacia una zona donde se limita la velocidad bruscamente como en: ramales de salidas de vías interurbanas a vial urbano, entrada a zonas de obras, entrada a puertas de zona con medidas de calmado de tráfico, etc. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

**Bandas Sonoras.** Consiste en grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones (de 1,3 cm. a 1,5 cm. de alto) o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

**Pueden ser:**

**a) Bandas sonoras “INTERMITENTES”,** para anunciar o advertir una disminución de velocidad. Utilizando bandas uniformes (ver ficha núm. 5-BTR) de longitud 0,50 metros, o a tresbolillo<sup>902</sup> también de 0,50 metro (medido en paralelo al eje longitudinal de la calzada), con un ancho (transversal al eje de la calzada) igual al ancho de la zona de rodadura (con separación entre cada banda de < 1m).

**b) Bandas Sonoras “CONTINUAS”** que obliga a mantener una velocidad constante en un tramo concreto de la vía (longitud = al tramo de velocidad constante). En este caso solo se utilizará el modelo a tresbolillo (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR). A lo ancho y largo del tramo que se pretende mantener velocidad constante se aplicaría dichos elementos.

**c) Para bandas anchas aisladas** pueden tener una superficie de 3 a 6 metros (distribución a tresbolillo) separadas por una longitud entre juegos de (de <30 m).

<sup>902</sup> Filas en paralelo, dejando una banda enfrente del hueco de la situada en la otra fila.

**d)** El material deberá ser asfáltico o termoplástico para vías cuya banda de rodadura sea asfalto, pudiéndose utilizar en calles, barrios o urbanizaciones, adoquines de hormigón o ladrillos o material de características similares al tratamiento de la zona de rodadura.

**e)** No se debe instalar en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales, formas o medidas especiales. (Anexo I. Ficha núm. 5-BTR).

## 2. Elementos de Ordenación Estructural (EOE):

**Glorieta Área 30.** Son rotondas que requieren elementos verticales en la isla central que disminuya la visibilidad a través de ella, siendo el radio interior (R2) mayor que la mitad de la anchura de la calzada (R1). Se recomienda su uso en cruces e intersecciones donde una de las causas de accidentalidad viene dada por la prioridad de paso y velocidad excesiva, o por causa de bajar la intensidad o disminución de costes de mantenimiento y vigilancia. No se recomienda la combinación de este tipo de medida con presencia de cruce de peatones con semáforos ni donde exista presencia de línea de transporte. (Anexo II. Ficha núm. 1-EOE).

**Mini-glorieta.** Son intersecciones o cruces con sentido giratorio obligatorio con un islote central “rotonda” que tiene un diámetro igual al ancho de la calzada medido en el comienzo de la zona de franqueo. Toda su superficie o parte de ella se puede construir para ser pisada o montada por vehículos de mayores dimensiones que los turismos. Esta infraestructura contribuye a disminuir las velocidades en el inicio de la zona de franqueo de cruces e intersecciones, obligando a los usuarios a modificar su trayectoria, y estrechando su campo de visibilidad libre de obstáculo. Se recomienda su implantación sólo en vías urbanas en las que la velocidad en la zona de aproximación esté en un intervalo mínimo 30 Km/h y un máximo de 50 Km/h. (Anexo II. Ficha núm. 2-EOE).

**Meseta.** Elevación ligera del perfil transversal de la calzada en un tramo significativo de la vía, en general en las intersecciones o cruces, con el fin de señalar la presencia de una singularidad del itinerario e inducir la reducción de la velocidad de los vehículos. Está recomendado su uso en cruces, intersecciones, tramos de vías o entrada a “puertas”, cuando se conceda a la jerarquía peatonal prioridad con relación a los demás usuarios. (Anexo I. Ficha núm. 3-EOE).

**Estrechamiento.** Son cambios puntuales que se realizan en un tramo de la vía para producir una alteración al movimiento de “progresión normal”, rompiendo las perspectivas reforzando el efecto reductor de velocidad del vehículo mediante instalación de: medianas o refugios peatonales en el centro de la calzada, lenguas, orejas de acerado en calzada, elevación ligera de la rasante o cambios en la textura y el color del pavimento. El estrechamiento puntual se puede establecer en uno o en los dos lados de la calzada. Su uso más frecuente deberá ser como zona de transición situada en la zona de aproximación de una “puerta”, meseta, o resalto peatonal. Para conseguir la reducción de la velocidad se deberá implantar estrechamientos cada 30 o 40 metros, siendo el límite máximo 50 metros. (Anexo II. Ficha núm. 4-EOE).

**Zigzag o chicanes.** Cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, diseñado para inducir velocidades moderadas de la circulación, forzando o interrumpiendo la progresión normal de las corrientes vehiculares obligando al cambio de trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares. Los elementos que configuran el zigzag deberán ser cuadrangulares permitiendo el ancho de calzada los giros de los vehículos que se autoricen a circular por dichas vías (Anexo II. Ficha núm. 5-EOE).

**Puerta.** Entrada o acceso a un área de calmado del tráfico, en la que se señala con elementos estructurales y de señalización el cambio en la normativa del uso de la vía, que a partir de ella se debe de cumplir. Su presencia en el viario anuncia la entrada a una zona singular de barrio, urbanizaciones residenciales etc., donde se ha ordenado los elementos estructurales y de señalización de tal forma, que los usuarios que acceden deban cambiar su forma de conducir y de circular. Puede materializarse como una puerta semiótica, por cambio del color o textura del pavimento, ajardinamiento, mobiliario urbano, etc. Se recomienda su utilización especialmente en las entradas de las zonas con calmado del tráfico o tramos de vías donde se establezcan velocidades iguales o inferiores a 20 km/h. Las puertas se deben retranquear mínimo 5 metros y máximo 20 metros, evitando retención del tráfico producida por los vehículos que acceden a ellas. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).

**Barrera.** Son resaltos a lo ancho del viario con textura diferente que insinúa, al igual que la puerta, una entrada a una zona acotada a ciertos tráficos, anunciando otras normas en cuanto a la circulación y uso de la vía. (Anexo II. Ficha núm. 6-EOE).

**Fondo de saco.** Construcción de elementos estructurales que obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos. Obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos (Anexo II. Ficha núm. 7-EOE).

**Diagonal.** – Elemento estructural construido en intersecciones que obliga al tráfico al giro sin cruce de trayectoria, facilitando a través de dicho elemento el paso de vehículos de emergencias o bicicletas. Las diagonales transforman los cambios de dirección en una progresión normal en curva de las corrientes vehiculares (cruce a la indonesia), permitiendo solo a ciertos usuarios, como bicicletas y vehículos de urgencias atravesarlas. (Anexo II. Ficha núm. 8-EOE)

**Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) Núm. 168/2013 del Parlamento europeo y del Consejo** de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos

**a) vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero),** que se divide en las subcategorías siguientes:

**i) vehículo L1e-A (ciclo de motor).**

**ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas).**

**b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes:**

- i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros),**
- ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías).**

**c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:**

**i) las prestaciones de la motocicleta, que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:**

- vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),**
- vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),**
- vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),**

**ii) usos especiales:**

- motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,**
- motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;**

**d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar).**

**e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:**

- i) vehículo L5e-A (triciclo),** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,
- ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial),** triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;

**f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:**

- i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),**
- ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:**
  - vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías):** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,
  - vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros):** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;

**g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:**

- i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:**

— **L7e-A1: quad para carretera A1,**

— **L7e-A2: quad para carretera A2,**

**ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado),** que se divide en las subcategorías siguientes:

— **L7e-B1: quad todo terreno,**

— **L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos (side-by-side),**

**iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado),** que se divide en las subcategorías siguientes:

— **vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías)** vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

— **vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros)** vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

**Categorías de vehículos que figuran en la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo** de 26 de mayo de 2003 relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos.

#### **Categoría T: Tractores de ruedas:**

- **Categoría T1:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima de al menos el eje más cercano al conductor (1) superior o igual a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo inferior o igual a 1 000 mm.
- **Categoría T2:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima inferior a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo menor o igual a 600 mm. No obstante, cuando el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (2) (medido en relación con el suelo), dividido por la media de las vías mínimas de cada eje, sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fábrica se limitará a 30 km/h.
- **Categoría T3:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h y una masa en vacío y en marcha inferior o igual a 600 kg.
- **Categoría T4:** Tractores de ruedas especializados con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h.
  - **Tractores zancudos:** Cuya velocidad máxima es 40 km/h. Tractores diseñados para trabajar cultivos altos y en hileras (viñas, etc.). Su bastidor o parte de él es sobreelevado y están diseñados para transportar o accionar aperos situados en la parte delantera, entre los ejes, en la parte trasera o sobre una plataforma. En posición de trabajo su altura libre sobre el suelo > 1000 mm.

- **Tractores de gran anchura:** Cuya velocidad máxima es  $\leq$  40 km/h. Tractores que se caracterizan por sus grandes dimensiones y destinados especialmente a trabajar en grandes superficies agrícolas.
- **Tractores con distancia mínima al suelo reducida:** Tractores agrícolas o forestales con cuatro ruedas motrices, con velocidad máxima es  $\leq$  40 km/h, su MMTA no supera las 10t y la relación entre MMTA y masa máxima en vacío en marcha es  $<$  a 2,5. Sus equipos intercambiables están destinados a usos agrícolas y forestales y se caracterizan por el bastidor. Están equipados con una o varias tomas de fuerza.
- **Categoría T5:** Tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

### **Categoría C: Tractores de orugas**

Tractores de orugas desplazados y dirigidos por orugas cuyas categorías C1 a C5 se definen por analogía con las categorías T1 a T5.

### **Categoría R: Remolques**

- **Categoría R1:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 1 500 kg.
- **Categoría R2:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 1 500 kg e inferior o igual a 3 500 kg.
- **Categoría R3:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3 500 kg e inferior o igual a 21 000 kg.
- **Categoría R4:** Remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 21 000 kg.

En cada categoría de remolque se intercalará la letra «a» o «b», según la velocidad para la que se haya diseñado el remolque:

- «a» en el caso de los remolques diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h
- «b» en el caso de los remolques diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

### **Categoría S: Maquinaria intercambiable remolcable (MIR).**

- **S1.** MIR destinada a uso agrícola o forestal en la que la suma de las MMTA`s por eje es 3500kg.
- **S2.** MIR destinada a uso agrícola o forestal en la que la suma de las MMTA`s por eje es  $\leq$  3500kg.

**Definiciones que figuran en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de**

los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos

### 3. Vehículos especiales

**Autocaravana** | SA | Vehículo de categoría M que incluya una zona habitable con el equipo mínimo siguiente: a) asientos y mesa; b) lugar para dormir (que puede consistir en asientos convertibles); c) equipo para cocinar; d) armarios.

Este equipo estará fijado firmemente en la zona habitable.

No obstante, la mesa podrá ser diseñada para poder quitarse con facilidad.

**Vehículo blindado** | SB | Vehículo con blindaje antibalas destinado a la protección de las personas y mercancías transportadas.

**Ambulancia** | SC | Vehículo de categoría M destinado al transporte de enfermos o heridos y equipado especialmente para ese fin.

**Coche fúnebre** | SD | Vehículo de categoría M destinado al transporte de difuntos y equipado especialmente para tal fin.

**Vehículo accesible en silla de ruedas** | SH | Vehículo de categoría M1 fabricado o transformado de forma específica para que puedan viajar en él una o varias personas sentadas en sillas de ruedas.

**Caravana** | SE | Todo vehículo de categoría O tal como se define en el apartado 3.2.1.3 de la Norma internacional ISO 3833: 1977.

**Grúa móvil** | SF | Vehículo de categoría N3 no destinado al transporte de mercancías y provisto de una grúa cuyo momento de elevación sea igual o superior a 400 kNm<sup>903</sup>.

**Grupo especial** | SG | Vehículo especial que no entre dentro de ninguna de las definiciones de la presente parte.

**Remolque convertidor** | SJ | Vehículo de categoría O equipado con un acoplamiento de quinta rueda destinado a sostener un semirremolque para convertirlo en remolque.

**Remolque de transporte de cargas excepcionales** | SK | Vehículo de categoría O4 destinado a transportar cargas indivisibles y sujeto a restricciones de velocidad y de circulación debido a sus dimensiones. Esta denominación engloba también los remolques hidráulicos modulares, independientemente del número de módulos.

**Vehículo de motor para el transporte de cargas excepcionales** | SL | Vehículo tractor de carretera o tractocamión de categoría N3 que cumpla la totalidad de los requisitos siguientes: a) tener más de dos ejes y que al menos la mitad de ellos (o dos ejes en el caso de un vehículo de tres ejes y tres ejes en el caso de un vehículo de cinco ejes) estén diseñados para ser accionados simultáneamente, independientemente de que sea posible desembragar un eje motor; b) estar diseñado para remolcar e impulsar remolques de transporte de cargas excepcionales de la categoría O4; c) contar con un motor de una

<sup>903</sup> Newton metro es una unidad de medida de esfuerzo de torsión (también llamado «momento» o «par motor») en el Sistema Internacional de Unidades.

potencia mínima de 350 kW, y d) poder estar equipado con un dispositivo adicional de acoplamiento delantero para masas pesadas remolcables.

**Portador multiequipo** | SM| Vehículo todoterreno de la categoría N (definida en el punto 2.3) diseñado y fabricado para remolcar, impulsar, llevar y accionar determinado equipo intercambiable, a) con un mínimo de dos zonas de instalación para este equipo; b) con conexiones normalizadas, mecánicas, hidráulicas y/o eléctricas (por ejemplo, una toma de fuerza) para suministrar energía al mencionado equipo y accionarlo, y c) que cumple la definición del apartado 3.1.4 (vehículo especial) de la norma internacional ISO 3833:1977. Si el vehículo cuenta con una plataforma auxiliar de carga, su longitud máxima no será superior a: a) 1,4 veces el ancho de vía delantero o trasero del vehículo, el que sea mayor, en el caso de los vehículos de dos ejes, o b) 2,0 veces el ancho de vía delantero o trasero del vehículo, el que sea mayor, en el caso de vehículos de más de dos ejes.

### **Categorías de vehículos que figuran en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos**

**A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías de vehículos:**

**a) categoría M**, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de pasajeros y su equipaje, dividida en:

**i) categoría M1:** vehículos de motor que tengan, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor, sin espacio para pasajeros de pie, independientemente de que el número de plazas de asiento se limite o no a la plaza de asiento del conductor,

**ii) categoría M2:** vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima no sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie, y

**iii) categoría M3:** vehículos de motor que tengan más de ocho plazas de asiento además de la del conductor y cuya masa máxima sea superior a 5 toneladas, independientemente de que dichos vehículos de motor tengan o no espacio para pasajeros de pie;

**b) categoría N**, que comprende los vehículos de motor diseñados y fabricados principalmente para el transporte de mercancías, dividida en:

**i) categoría N1:** vehículos de motor cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas,

**ii) categoría N2:** vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 12 toneladas, y

**iii) categoría N3:** vehículos de motor cuya masa máxima sea superior a 12 toneladas;

**c) categoría O**, que comprende los remolques, dividida en:

**i) categoría O1:** remolques cuya masa máxima no sea superior a 0,75 toneladas,

**ii) categoría O2:** remolques cuya masa máxima sea superior a 0,75 toneladas, pero no supere las 3,5 toneladas,

iii) **categoría O3:** remolques cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas, pero no supere las 10 toneladas, y

iv) **categoría O4:** remolques cuya masa máxima sea superior a 10 toneladas.

**Definiciones contenidas en el Reglamento nº 60 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de ciclomotores y motocicletas de dos ruedas en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, incluida la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

«**Homologación de un vehículo**», la homologación de un tipo de vehículo en lo que concierne a los mandos accionados por el conductor, en caso de que dichos mandos estén instalados, y a su identificación. 15

«**Tipo de vehículo**», categoría de vehículos de motor que no se diferencian entre sí respecto al acondicionamiento en aspectos que puedan afectar al funcionamiento o posición de los mandos accionados por el conductor.

«**Vehículo**», un ciclomotor de dos ruedas o una motocicleta de dos ruedas, tal como se definen en el punto 2.1.1 o en el punto 2.1.3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3) (1).

«**Mando**», las partes o los dispositivos de un vehículo directamente accionados por el conductor que produzcan cambios en el estado o el funcionamiento del vehículo o de cualquiera de sus partes.

«**Dispositivo**», un elemento o conjunto de elementos utilizados para llevar a cabo una o varias funciones.

«**Manillar**», cualquier parte de la barra o barras conectadas a la cabeza de horquilla (cabeza de dirección) mediante las cuales se dirige el vehículo.

«**Parte derecha del manillar**», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Parte izquierda del manillar**», parte del manillar que, cuando este se encuentra en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Parte delantera del manillar**» parte del manillar que se encuentra en la parte más alejada del conductor sentado en posición de conducción.

«**Empuñadura**», aquella parte del manillar más lejana del centro por la que el conductor sujeta el manillar.

«**Empuñadura giratoria**», empuñadura por la que se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo, que el conductor del vehículo puede hacer girar en torno al manillar.

«**Cuadro**», parte del marco, chasis o bastidor del vehículo en la que está fijado el motor, la transmisión, o el conjunto motor-transmisión.

«**Parte izquierda del cuadro**», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la izquierda del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Parte derecha del cuadro**», parte del cuadro que, al situarse en la posición correspondiente al movimiento hacia adelante, queda a la derecha del plano longitudinal medio del vehículo.

«**Palanca**», dispositivo formado por un brazo que gira sobre un punto de apoyo mediante el cual se acciona algún mecanismo de funcionamiento del vehículo.

«**Palanca de mano**», palanca accionada por la mano del conductor.

«**Palanca de pie**», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y un espolón que sobresale del brazo de la palanca.

«**Pedal**», palanca accionada por contacto entre el pie del conductor y una zona de apoyo para el pie situada sobre la misma de manera que permita ejercer presión sobre el brazo de la palanca.

«**Pedales de propulsión**», dispositivos vinculados a algún tipo de transmisión que pueden utilizarse para propulsar un ciclomotor.

«**Balancín**», palanca, cuyo punto de apoyo se halla en su centro o cerca del mismo, que cuenta con una zona de apoyo o espolón para el pie en cada extremo y que se acciona mediante contacto entre el pie del conductor y dichas zonas de apoyo o espolones.

«**En el sentido de las agujas del reloj**», dirección de rotación alrededor del eje de la pieza de que se trate, que sigue el movimiento de las agujas de un reloj vista desde el lado superior o exterior de dicha pieza.

«En el sentido contrario a las agujas del reloj» significa lo contrario.

«**Freno de servicio combinado**», sistema de funcionamiento (por acción hidráulica, mecánica o ambas) por el que entran en funcionamiento, al menos parcialmente, los frenos delanteros y traseros mediante la utilización de un solo mando.

«**Indicador**», dispositivo que proporciona una información relativa al funcionamiento o a la situación de un sistema o de una parte de un sistema, por ejemplo, el nivel de un fluido.

«**Luz testigo**», una señal óptica que indica la puesta en marcha de un dispositivo, un funcionamiento o un estado correcto o defectuoso, o la no entrada en funcionamiento.

«**Símbolo**», dibujo que permite identificar un mando, una luz testigo o un indicador.

«**Avisador óptico**», un faro cuyo haz puede lanzar destellos para emitir señales a los vehículos que vienen en sentido contrario o a los que van delante, por ejemplo, cuando un vehículo está a punto de adelantar a otro más lento que esté situado delante.

«**Adyacente**», respecto a un símbolo que identifique un mando, una luz testigo o un indicador, significa que el símbolo está muy cerca del mando, la luz testigo o el indicador y que no hay ningún otro mando, luz testigo, indicador, símbolo de identificación o fuente de iluminación entre el símbolo de identificación y el mando, la luz testigo o el indicador identificados por dicho símbolo.

«**Espacio común**»: zona en la que puede mostrarse más de una luz testigo, indicador, símbolo de identificación u otro mensaje, pero no simultáneamente.

### **Definiciones en el Reglamento (UE) Núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos**

«**motor de encendido por compresión**» o «**motor CI**»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de «Diesel».

«**motor de encendido por chispa**» o «**motor PI**»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo «Otto».

«**vehículo híbrido**»: el vehículo de motor con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.

«**vehículo eléctrico híbrido**»: el vehículo que, con fines de propulsión mecánica, se alimenta de las dos fuentes siguientes de energía o potencia acumulada instaladas en él:

- a) un combustible fungible;
- b) una batería, un condensador, un volante de inercia o generador o cualquier otro dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.

La presente definición incluye el vehículo cuya fuente de energía procede de un combustible fungible únicamente con el fin de recargar el dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.

«**propulsión**»: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor.

«**cilindrada**»:

- a) en el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros;
- b) en el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de los cilindros.

«**ruedas gemelas**»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm.

«**motor de combustión interna**»: motor térmico en el que las cámaras de combustión y expansión están físicamente separadas y en el que el fluido motor interno se calienta mediante combustión en una fuente exterior; el calor generado por la combustión externa hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil.

«**GLP**»: gas licuado de petróleo compuesto de propano y butano licuados por almacenamiento bajo presión.

«**gas natural**»: gas natural con un contenido de metano muy alto.

«**biodiesel**»: combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilésteres de cadena larga y producido de forma sostenible.

«**vehículo eléctrico puro**»: un vehículo propulsado por:

a) un sistema consistente en uno o más dispositivos de acumulación de energía eléctrica, uno o más dispositivos de acondicionamiento de la energía eléctrica y uno o más aparatos eléctricos que convierten la energía eléctrica acumulada en energía mecánica que se transmite a las ruedas para la propulsión del vehículo.

b) un sistema de propulsión eléctrica auxiliar montado en un vehículo diseñado para funcionar a pedal.

«**vehículo con pila de combustible de hidrógeno**»: vehículo propulsado mediante una célula de combustible que convierte la energía química del hidrógeno en energía eléctrica para la propulsión del vehículo;

### Otras definiciones de interés que figuran en la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.

**Cartel**: está constituido por un conjunto de lamas (de 175 mm de altura) que forman la placa en la que están inscritos los símbolos o leyendas de una señal.

**Subcartel**: es cada una de las partes, con orla independiente, en las que se divide un cartel.

**Flecha**: es el cartel cuya placa termina lateralmente en una punta direccional.

**Pórtico**: es una estructura formada por un dintel y apoyada a ambos lados de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

**Banderola**: es una estructura en forma de ménsula apoyada a un solo lado de la plataforma, que sirve para soportar los carteles.

**Definición que figura en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.**

**Área urbanizada:** superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento.

**Definiciones de interés que figuran Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.**

**Contaminación acústica:** presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente

**Emisor acústico:** cualquier actividad, infraestructura, equipo, maquinaria o comportamiento que genere contaminación acústica.

**Gran eje viario:** cualquier carretera con un tráfico superior a 3 millones de vehículos por año.

**Zonas de servidumbre acústica:** sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

**Zonas tranquilas en las aglomeraciones:** los espacios en los que no se supere un valor, a fijar por el Gobierno, de un determinado índice acústico.

**Definiciones contenidas en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal.**

**Animales de compañía:** los animales que tenga en su poder el hombre, siempre que su tenencia no tenga como destino su consumo o el aprovechamiento de sus producciones, o no se lleve a cabo, en general, con fines comerciales o lucrativos.

**Animales domésticos:** aquellos animales de compañía pertenecientes a especies que críe y posea tradicional y habitualmente el hombre, con el fin de vivir en domesticidad en el hogar, así como los de acompañamiento, conducción y ayuda de personas ciegas o con deficiencia visual grave o severa.

**Definiciones contenidas en la Ley 13/2002, de 23 de diciembre, de tenencia, protección y derechos de los animales.**

**Animales de compañía:** Los animales domésticos que se mantienen generalmente en el propio hogar, con el objeto de obtener su compañía. Los perros y los gatos, sea cual sea su finalidad, se considerarán a efectos de esta Ley animales de compañía.

**Animales domésticos:** Los que pertenezcan a especies que habitualmente se críen, reproduzcan y convivan con las personas.

**Definiciones contenidas en la Instrucción de la DGT15/V-113 sobre autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general.**

**Vehículo autónomo.** Todo vehículo con capacidad motriz equipado con tecnología que permita su manejo o conducción sin precisar la forma activa de control o supervisión de un conductor, tanto si dicha tecnología autónoma estuviera activada o desactivada, de forma permanente o temporal. A estos efectos, no tendrá consideración de tecnología autónoma aquellos sistemas de seguridad activa o de ayuda a la conducción incluida como equipamiento de los vehículos que para su manejo o conducción sí requieran necesariamente control o supervisión humana activa.

**Modo convencional:** modalidad de conducción de un vehículo autónomo en la que la tecnología autónoma está desactivada y su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor.

**Modo autónomo:** modalidad de conducción consistente en el manejo o conducción del vehículo autónomo sin el control activo de un conductor cuando su tecnología autónoma está activada.

**Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.**

***Definiciones de los principales indicadores estadísticos del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico***

A los efectos de la elaboración de las estadísticas resultantes de la información recogida en el **Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico** y en otras fuentes, se definen a continuación los principales indicadores:

**1. Referidos a la gravedad de los accidentes:**

**1.1 «Accidente de tráfico con víctimas»:** Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).

**1.2 «Accidente de tráfico mortal»:** Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.

**1.3 «Accidente de tráfico grave»:** Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas, según lo dispuesto en el punto 2.2.

## **2. Referidos a la gravedad de las lesiones:**

**2.1 «Fallecido»:** Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días, lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles. Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

**2.2 «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»:** Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.b) del anexo II.B), siempre que no le sea aplicable la definición de fallecido establecida en el punto 2.1.

**2.3 «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»:** Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal, según se define en el punto 1.c) del anexo II.B), siempre que no le sean aplicables las definiciones de los puntos 2.1 y 2.2.

## **Definiciones contenidas en el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.**

### **Artículo 3. Definiciones.**

A los efectos previstos en el presente real decreto, se entiende por:

**1. Homologación de tipo:** Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos pertinentes.

**2. Homologación de tipo nacional:** Procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro; la validez de dicha homologación queda limitada al territorio de ese Estado miembro.

**3. Homologación de tipo CE:** Procedimiento mediante el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos de las Directivas 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas y componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos; 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos, y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE; 2002/24/CE del Parlamento

Europeo y del Consejo, de 18 de marzo del 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos y tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo, y de los actos reglamentarios enumerados en los anexos de las referidas Directivas.

**4. Homologación individual:** Procedimiento por el cual un Estado miembro certifica que un vehículo en particular, ya sea singular o no, cumple las disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

**5. Homologación de tipo multifásico:** Procedimiento mediante el cual un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

**6. Vehículo de base:** Todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásico.

**7. Vehículo incompleto:** Todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

**8. Vehículo completado:** El vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásico, que cumpla los requisitos técnicos establecidos en la legislación aplicable.

**9. Vehículo completo:** Todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes establecidos en la legislación aplicable.

**10. Actos reglamentarios:** Una directiva particular, un reglamento (CE) o un reglamento CEPE/ONU anexo al Acuerdo revisado de 1958 relativo a la adopción de prescripciones técnicas para los vehículos de ruedas, el equipo y piezas que pueden montarse y/o usarse en los vehículos de ruedas y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas en base a estas prescripciones.

**11. Fabricante:** La persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción. No es esencial que la persona u organismo participe directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación.

**12. Representante del fabricante:** Toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante las autoridades competentes y para que actúe en su nombre. Cuando se hace referencia al término «fabricante» ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como su representante.

**13. Autoridad de homologación:** La autoridad con competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la emisión y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, para

designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción. En la actualidad, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

**14. Servicio técnico:** La entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio para llevar a cabo ensayos de homologación o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que el propio organismo competente lleve a cabo esas funciones.

**15. Servicio técnico de reformas:** La entidad designada por la autoridad de homologación española como laboratorio para llevar a cabo informes de las reformas tipificadas en el presente real decreto y, en su caso, los ensayos previstos en los actos reglamentarios afectados por la/s reforma/s.

**16. Taller:** Entidad debidamente inscrita en el registro oficial de talleres de reparación de vehículos correspondiente. En España, registro especial de talleres de reparación de vehículos automóviles y de sus equipos y componentes, regulado por la reglamentación aplicable. A los efectos del presente real decreto también tendrán la consideración de taller las instalaciones de los fabricantes de vehículos cuando intervengan en la ejecución de las reformas en el ámbito que se determine en el Registro de fabricantes y firmas autorizadas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

**17. Estación de Inspección Técnica de Vehículos (ITV):** Las instalaciones que tienen por objeto la ejecución material de las inspecciones técnicas que, de acuerdo con el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y demás normas aplicables, deban hacerse en los vehículos y sus componentes y accesorios, y que estén habilitadas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma del territorio donde estén radicadas.

**18. Reforma de vehículo:** Toda modificación, sustitución, actuación, incorporación o supresión efectuada en un vehículo después de su matriculación y en remolques ligeros después de ser autorizados a circular, que o bien cambia alguna de las características del mismo, o es susceptible de alterar los requisitos reglamentariamente aplicables contenidos en el Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio. Este término incluye cualquier actuación que implique alguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta de ITV del vehículo.

**19. Vehículo:** Todo vehículo a motor y sus remolques, incluidos los vehículos especiales.

**20. Manual de Reformas de Vehículos:** Documento elaborado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las comunidades autónomas, que establece las descripciones de las reformas tipificadas, su codificación y la documentación precisa para su tramitación. Este manual estará disponible para consulta de los solicitantes de una reforma en todas las estaciones de ITV. El manual será actualizado cuando se modifique la tipificación de las reformas o los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea.

**21. Vehículo de la misma categoría o tipo:** Aquellos vehículos que no presentan entre sí diferencias por las que deban considerarse de distinta categoría o tipo, según se definen en

las Directivas 2007/46/CE, 2003/37/CE o 2002/24/CE, o en el real decreto de homologación nacional de tipo.

**22. Conjunto funcional:** Conjunto de sistemas, partes o piezas autorizado por la autoridad de homologación, destinado a cumplir una función determinada en uno o varios vehículos del mismo o de diferentes tipos o categorías y que afectan a una o varias funciones de las incluidas en el anexo I del presente real decreto.

**23. Proyecto técnico:** Conjunto de documentos, redactado por técnico competente, que tiene por objeto la definición y la valoración de las características de un producto, obra o instalación, que se requieren en función de su fin o destino.

**24. Certificación final de obra:** El acto por el que en forma de documento se da la conformidad por parte de un técnico de las obras y/o instalaciones realizadas según proyecto.

**25. Certificado del taller:** El documento que acredita la ejecución de una determinada actuación de un taller sobre un vehículo determinado.

**Definiciones contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.**

**A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:**

**a) «Vehículo»,** todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.

**b) «Vehículo de motor»,** todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.

**c) «Vehículos de dos o tres ruedas»,** todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadriciclos.

**d) «Vehículo histórico o de interés histórico»,** todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.

**e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV»,** inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.

**f) «Órgano de supervisión»:** un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

**Definición contenida en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.**

**Artículo 2. Definiciones.**

A efectos de esta ley se entiende por:

**a) Discapacidad:** es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

**Definición contenida en la Nota de Procedimiento elaborada por la Administración Tributaria para el reconocimiento del derecho a la aplicación del tipo de IVA del 4% en la adquisición o adaptación de vehículos a motor que deban transportar habitualmente a personas con discapacidad en silla de ruedas o con movilidad reducida.**

**Persona con movilidad reducida:** Toda persona cuya movilidad se encuentra limitada debido a una incapacidad física (sensorial o motriz), una deficiencia intelectual, edad o cualquier otra causa de discapacidad manifiesta para utilizar un medio de transporte y cuya situación requiera atención especial o adaptación de los servicios disponibles habitualmente a los pasajeros en general.

**Definiciones contenidas en el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía.**

**Agudeza visual:** el máximo u óptimo poder visual del ojo.

**Campo visual:** espacio en el que están situados todos los objetos que pueden ser percibidos por el ojo estando éste fijo en un punto delante de él, es decir, sin moverse y en posición primaria de mirada.

**Definiciones sobre cinemómetros y etilómetros que figuran en el Informe del centro español de metrología a la fiscalía de seguridad vial sobre cinemómetros y etilómetros evidenciales, de abril de 2021.**

**Certificado de conformidad.-** Documento emitido por un organismo notificado o de control metrológico, en relación con un instrumento o sistema de medida declarando que éste es conforme con los requisitos esenciales comunes y específicos, establecidos en la regulación metrológica que le sea aplicable para su comercialización y puesta en servicio. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, art. 2 d)

**Certificado de ensayo.-** Documento emitido por un laboratorio que recoge los resultados obtenidos de los ensayos y exámenes realizados a un instrumento de medida. Estos pueden utilizarse para evaluar su conformidad con los requisitos establecidos en la reglamentación específica que le sea aplicable.

**Certificado de verificación.-** Documento emitido por un organismo autorizado de verificación metrológica, en relación con un instrumento o sistema de medida declarando que éste es conforme con los requisitos establecidos en la regulación específica que le sea aplicable, este certificado podrá ser de verificación periódica o de verificación después

de reparación en función de la actuación realizada. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, art. 2 e).

**Control metrológico del Estado.**-De conformidad con la normativa de la Unión Europea y con las resoluciones de la Organización Internacional de Metrología Legal, el control metrológico del Estado es el conjunto de actividades que contribuyen a garantizar la certeza y corrección del resultado de las mediciones, regulando las características que deben tener los instrumentos, medios, materiales de referencia, sistemas de medida y programas informáticos relacionados con la medición; los procedimientos adecuados para su utilización, mantenimiento, evaluación y verificación; así como la tipología y obligaciones de los agentes intervinientes. (Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, art. 7).

**Error (de medida).**- resultado de una medición menos un valor verdadero de la magnitud del mesurando. (VIM, 2.16)

**Error máximo permitido (emp).**- Valor extremo del error de medida, con respecto a un valor de referencia conocido, permitido por especificaciones o reglamentaciones, para una medición, instrumento o sistema de medida dado. (VIM, 4.26).

**Examen de tipo.**- El examen de tipo es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo, examina el diseño técnico de un instrumento de medida y verifica y da fe de que su diseño técnico cumple los requisitos establecidos en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, que le sean de aplicación. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, anexo I. 5).

Cuando el modelo cumple los requisitos de la regulación metrológica aplicable al instrumento de medida, el organismo entrega al fabricante un certificado de examen de tipo.

**Mensurando.**- magnitud que se desea medir. (VIM, 2.3). (Ejemplo: velocidad de un vehículo de circulación a motor, concentración de alcohol)

**Módulo F:** Conformidad con el tipo basada en la verificación del producto.- La conformidad con el tipo basada en la verificación del producto es la parte de un procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en lo relativo a fabricación, marcado de conformidad y declaración de conformidad, y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los instrumentos sometidos a verificación son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y satisfacen los requisitos aplicables en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio. (Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, anexo I. 13).

### **Definiciones que figuran en la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida.**

En función de su tipo de instalación y a efectos de considerar los errores máximos permitidos, los cinemómetros pueden ser:

**i. Fijos,** cuando van instalados sobre emplazamientos permanentes y funcionan de forma autónoma sin la presencia de un operador;

ii. **estáticos**, cuando van instalados de forma no permanente sobre un emplazamiento inmóvil, al menos, durante la realización de la medición y con la intervención del operador, presencial o remoto;

iii. **móviles**, cuando van instalados firmemente sobre un vehículo y realizan mediciones con este en movimiento, teniendo en cuenta su propia velocidad. Estos también pueden realizar mediciones con el vehículo parado, en este caso se consideran estáticos.

**Definición que figura en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.**

**Tarjeta de ITV:** documento que describe a una unidad de vehículo que se pretende poner en circulación, por lo tanto, en ella deberán figurar exclusivamente las características que corresponden al vehículo documentado incluyendo los equipos opcionales de que dispone por haber sido equipado con ellos por el fabricante del mismo, y que están incluidos en su homologación de tipo.

**Definición contenida en el Instrumento de Ratificación del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971.**

Por **accidente de circulación por carretera** a los fines del presente Convenio se entenderá todo accidente en que intervengan uno o más vehículos, automotores o no, y que esté ligado a la circulación por la vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto a un determinado número de personas con derecho de acceso al mismo.

**Definiciones contenidas en la Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor firmada en Washington el 15 de diciembre de 1943.**

**Vehículo automotor:** Todo vehículo impulsado por sí mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles, y que se use para el transporte de personas o mercaderías.

**Carretera:** Cualquier vía pública conservada y abierta al público para el tránsito de vehículos.

**Conductor:** Cualquier persona que guíe o tenga efectivamente el control físico de un vehículo automotor en una carretera.

**Definiciones que figuran en el Convenio de Ginebra sobre la circulación vial, de 19 de septiembre de 1949**

**Circulación internacional:** toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos.

**Carretera:** toda vía pública abierta a la circulación de vehículos.

**Calzada:** Parte de la carretera normalmente utilizada para la circulación de vehículos.

**Vía:** significa cada una de las subdivisiones de la calzada que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos.

**Conductor:** toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicleta) o guíe animales de tiro, carga, o silla, o rebaños por una carretera, o que tenga o su cargo la conducción o control efectivo de los mismos.

**Vehículo automotor:** todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico. Los Estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.

**Vehículo articulado:** todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descansa sobre el vehículo tractor, y éste soporte una parte considerable del peso del remolque. Tal remolque se denomina “semi-remolque”.

**Remolque:** todo vehículo destinado a ser arrastrado por un automóvil.

**Bicicleta:** todo velocípedo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión. Los Estados que estén obligados por el anexo I, incluirán también en esta definición las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo.

**Peso en carga de un vehículo:** el peso del vehículo y de su carga, estando el vehículo detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualesquiera otras personas transportadas al mismo tiempo;

**Carga máxima:** el peso de la carga declarado permisible por la autoridad competente del país donde esté matriculado el vehículo; y,

**Peso máximo autorizado:** el peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquél está en orden de marcha.

**Definiciones contenidas en la Convención de Viena sobre la circulación vial de 1968, algunas modificadas por el acuerdo europeo de 1971 que complementa la Convención.**

**Un vehículo está en “circulación internacional”** por el territorio de un Estado, cuando:

- i) pertenece a una persona física o jurídica que tiene su residencia normal fuera de este Estado;
- ii) no está matriculado en este Estado, y
- iii) ha sido importado en él temporalmente.

quedando, sin embargo, libre toda Parte Contratante para negarse a considerar como si estuviera en “circulación internacional” todo vehículo que hubiera permanecido en su territorio durante más de un año sin interrupción importante, cuya duración puede ser fijada por esa Parte Contratante.

**Un conjunto de vehículos está en “circulación internacional”**, cuando uno por lo menos de los vehículos del conjunto se ajusta a esta definición.

**Poblado:** un espacio cuyos accesos y salidas están especialmente señalizados como tales.

**Zona residencial:** un espacio especialmente designado en el que se aplican normas de tráfico especiales y cuyos accesos y salidas están debidamente señalizados.

**Vía:** la superficie completa de todo camino o calle abierto a la circulación pública.

**Calzada:** la parte de la vía normalmente utilizada para la circulación de vehículos; una vía puede comprender varias calzadas separadas claramente entre sí, especialmente por una franja divisoria o una diferencia de nivel.

**Borde de la calzada:** significa, para los demás usuarios de la vía, la orilla del resto de la calzada, en las calzadas en que haya uno o varios carriles o pistas laterales reservados a la circulación de ciertos vehículos.

**Carril:** una cualquiera de las bandas longitudinales en las que puede estar subdividida la calzada, materializadas o no por marcas viales longitudinales, pero que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

**Carril para ciclistas:** una parte de la calzada reservada a los ciclistas. Un carril para ciclistas deberá estar separado del resto de la calzada por marcas longitudinales en el pavimento.

**Pista para ciclistas:** una vía independiente o una parte independiente de una vía reservada a los ciclistas y señalizada como tal. Una pista para ciclistas deberá estar separada de otras vías o de otras partes de la misma vía mediante elementos estructurales.

**Encrucijada:** todo cruce a nivel, empalme o bifurcación de vías, incluidas las plazas formadas por tales cruces, empalmes o bifurcaciones.

**Paso a nivel:** todo cruce a nivel entre una vía y una línea de ferrocarril o de tranvía con plataforma independiente.

**Autopista:** una vía que ha sido especialmente concebida y construida para la circulación de automóviles, a la que no tienen acceso las fincas colindantes y que:

- i) Salvo en determinados lugares o con carácter temporal, tiene calzadas distintas para la circulación en cada uno de los dos sentidos, separadas entre sí por una franja divisoria no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios;
- ii) No cruza a nivel ninguna vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni senda y
- iii) Está especialmente señalizada como autopista.

Se considera que **un vehículo está:**

- i) **Parado:** cuando está inmovilizado durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas;
- ii) **Estacionado:** cuando está inmovilizado por una razón distinta de la necesidad de evitar un conflicto con otro usuario de la vía o una colisión con un obstáculo, o la de obedecer los preceptos de los reglamentos de circulación, y su inmovilización no se limita al tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas.

Sin embargo, las Partes Contratantes podrán considerar como “parado” todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso ii) del presente apartado, si la duración de su inmovilización no excede de un período fijado por la legislación nacional, y considerar como “estacionado” todo vehículo inmovilizado en las condiciones definidas en el inciso i) del presente apartado, si la duración de su inmovilización excede de un período fijado por la legislación nacional;

**Ciclo:** todo vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

**Ciclomotor:** todo vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor térmico de propulsión cuya cilindrada no exceda de 50 cm<sup>3</sup> y cuya velocidad máxima por construcción no exceda de 50 km (30 millas) por hora, pudiendo no obstante toda Parte Contratante, en su legislación nacional, no considerar como ciclomotores los vehículos que no tengan las características de los ciclos en cuanto a sus posibilidades de empleo, especialmente la característica de poder ser movidos por pedales, o cuya velocidad máxima por construcción, o cuya masa o cuyas características de motor excedan de ciertos límites. Nada en la presente definición podrá interpretarse en el sentido de que impida a las Partes Contratantes asimilar totalmente los ciclomotores a los ciclos para la aplicación de los preceptos de su legislación nacional sobre la circulación vial.

**Motocicleta:** todo vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, provisto de un motor de propulsión. Las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg. El término “motocicleta” no incluye los ciclomotores; no obstante, las Partes Contratantes podrán, a condición de que hagan una declaración en ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 54 de la presente Convención, asimilar los ciclomotores a las motocicletas a los efectos de la presente Convención.

**Vehículo de motor:** todo vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por una vía por sus propios medios, excepto los ciclomotores en el territorio de las Partes Contratantes que no los hayan asimilado a las motocicletas<sup>904</sup> y los vehículos que se desplacen sobre rieles.

**Automóvil:** todo vehículo de motor que sirva normalmente para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas. Este término comprende los trolebuses, es decir, los vehículos conectados a una línea eléctrica y que no circulan sobre rieles. No comprende vehículos, como los tractores agrícolas, cuya utilización para el transporte vial de personas o de cosas o para la tracción vial de vehículos utilizados para el transporte de personas o de cosas sea sólo ocasional.

**Remolque:** todo vehículo construido para ser arrastrado por un vehículo de motor; este término comprende los semirremolques.

**Semirremolque:** todo remolque construido para ser acoplado a un automóvil de tal manera que repose parcialmente sobre éste y que una parte sustancial de su masa y de su carga estén soportados por dicho automóvil.

**Remolque ligero:** todo remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.

**Conjunto de vehículos:** un grupo de vehículos acoplados que participan en la circulación vial como una unidad.

**Vehículo articulado:** el conjunto de vehículos constituido por un automóvil y un semirremolque acoplado al mismo.

<sup>904</sup> En España y en el Espacio Económico Europeo es de aplicación el Reglamento (UE) 168/2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos que considera a los ciclomotores y a los ciclos de motor como vehículos de motor desde el 01.01.2016. El hecho de estar los ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas dentro de la categoría “L” del Reglamento (UE) 168/2013 (art. 3.68), permite respetar lo dispuesto en la Convención de Viena de 1968 de Circulación vial que señala en las definiciones del art. 1.n) que las Partes Contratantes pueden hacer una declaración asimilando los ciclomotores a las motocicletas.

|  |
|--|
| <p><b>Conductor:</b> toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía guíe cabezas de ganado, solas o en rebaño, o animales de tiro, carga o silla.</p>  |
| <p><b>Masa máxima autorizada:</b> la masa máxima del vehículo cargado, declarado admisible por la autoridad competente del Estado donde el vehículo esté matriculado.</p>  |
| <p><b>Tara:</b> la masa del vehículo sin personal de servicio, pasajeros ni carga, pero con la totalidad de su carburante y utensilios normales de a bordo.</p>  |
| <p><b>Masa en carga:</b> la masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.</p>  |
| <p><b>Lado de la circulación y correspondiente al lado de la circulación:</b> significan la derecha cuando, según la legislación nacional, el conductor de un vehículo debe cruzarse con otro vehículo dejando a éste a su izquierda; en caso contrario, significa la izquierda.</p>   |
| <p><b>Ceder el paso a otros vehículos:</b> el conductor de un vehículo no debe continuar su marcha o su maniobra ni reemprenderlas, si con ello puede obligar a los conductores de otros vehículos a modificar bruscamente la dirección o la velocidad de los mismos.</p>  |
| <p><b>Peatones:</b> las personas que empujen o tiren de un cochecito para bebés, una silla para inválidos o cualquier otro vehículo pequeño sin motor o que empujen un ciclo o un ciclomotor y las personas discapacitadas que se desplacen en sillas de ruedas movidas por esas personas o que circulen a velocidad de paso humano;</p> |
| <p><b>Luz de carretera:</b> la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía hasta una gran distancia delante del vehículo.</p>   |
| <p><b>Luz de cruce:</b> la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía, delante del vehículo, sin ocasionar deslumbramiento o molestias injustificadas a los conductores y otros usuarios de la vía que vengan en sentido contrario.</p>  |
| <p><b>Luz de posición delantera:</b> la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto de frente.</p>   |
| <p><b>Luz de posición trasera:</b> la luz del vehículo destinada a indicar la presencia y la anchura del vehículo visto por detrás.</p>  |
| <p><b>Luz de frenado:</b> la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía, que se hallen detrás del vehículo, que el conductor está aplicando el freno de servicio.</p>   |
| <p><b>Luz de niebla delantera:</b> la luz del vehículo destinada a aumentar la iluminación de la vía en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.</p>  |
| <p><b>Luz de niebla trasera:</b> la luz utilizada para aumentar la visibilidad del vehículo desde atrás en caso de niebla espesa, nieve, lluvia intensa o condiciones similares.</p>   |
| <p><b>Luz de marcha atrás:</b> la luz del vehículo destinada a alumbrar la vía detrás del vehículo y advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo está efectuando o a punto de efectuar maniobra de marcha atrás.</p>   |

|  |
|--|
| <b>Luz indicadora de dirección:</b> la luz del vehículo destinada a indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor tiene el propósito de cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.  |
| <b>Luz de estacionamiento:</b> la luz utilizada para indicar la presencia de un vehículo estacionado; puede sustituir a las luces de posición delantera y trasera.   |
| <b>Luz de gálibo:</b> la luz colocada cerca del límite exterior de la anchura total y lo más cerca posible de la parte más alta del vehículo con el fin de indicar claramente la anchura total. Esta señal sirve de complemento a las luces de posición en algunos automóviles y remolques haciendo destacar especialmente su tamaño.                                      |
| <b>Señal de advertencia de peligro:</b> la señal emitida por el funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección.   |
| <b>Luz lateral:</b> la luz colocada en el costado destinada a indicar la presencia del vehículo visto de lado.   |
| <b>Luz especial de advertencia:</b> la luz destinada a señalar los vehículos con preferencia de paso o un vehículo o grupo de vehículos cuya presencia en la vía requiera que los demás usuarios adopten precauciones especiales, en particular convoyes de vehículos, vehículos de tamaño excepcional y vehículos o equipo de construcción o mantenimiento de carreteras. |
| <b>Dispositivo de alumbrado de la placa de matrícula posterior:</b> un dispositivo que asegure la iluminación de la placa de matrícula posterior; podrá estar constituido por varios elementos ópticos.  |
| <b>Luz (de circulación) de día:</b> una luz destinada a facilitar la percepción y la visibilidad durante el día de un vehículo en circulación visto de frente.   |
| <b>Dispositivo reflectante:</b> un dispositivo destinado a indicar la presencia de un vehículo por el reflejo de la luz emanada de una fuente luminosa ajena a dicho vehículo.   |
| <b>Superficie iluminadora:</b> la proyección ortogonal en un plano transversal vertical, de la superficie efectiva desde la cual se emite la luz. En el caso de un dispositivo reflectante, la superficie eficaz es la superficie visible de la unidad óptica del dispositivo.   |

**Definiciones que figuran en el Reglamento (CE) núm. 998/2003** del parlamento europeo y del consejo de 26 de mayo de 2003 por el que se aprueban las normas zoonómicas aplicables a los **desplazamientos de animales de compañía sin ánimo comercial**, y se modifica la Directiva 92/65/CEE del Consejo.

**Animales de compañía:** los animales de las especies incluidas en la lista que figura en el anexo I que acompañen a su propietario o a una persona física que se responsabilice de los mismos en nombre del propietario durante el desplazamiento, y que no se destinen a una operación de venta o de transmisión de propiedad.

**Pasaporte:** todo documento que permita identificar claramente al animal de compañía, que incluya las indicaciones que permitan comprobar su cumplimiento del presente Reglamento, que debe establecerse con arreglo al segundo párrafo del artículo 17.

**Desplazamiento:** todo movimiento de un animal de compañía entre Estados miembros, o su introducción o reintroducción en el territorio de la Comunidad procedente de un tercer país.

**Definiciones** contenidas en el Acuerdo europeo, de 15 de noviembre de 1975, sobre las **principales vías de tráfico internacional.**

**Vía rápida.** Es una vía reservada a la circulación automovilística, accesible sólo desde accesos o cruces reglamentados y en la que está especialmente prohibido detenerse o estacionar en la calzada.

**Autopista.** se entenderá una vía especialmente diseñada y construida para la circulación automovilística, que no tiene comunicación con las propiedades vecinas y que:

- i) salvo en puntos concretos o de manera temporal, está dotada, para los dos sentidos de circulación, de calzadas distintas separadas una de otra por medio de una franja de terreno no destinada a la circulación o, de forma excepcional, por otros medios;
- ii) no cruza a nivel otras vías de tráfico automovilístico, ni vías de ferrocarril o de tranvía, ni caminos para la circulación peatonal;
- iii) está especialmente señalizada como autopista.

**Carretera convencional:** Es aquella abierta a todas las categorías de usuarios y vehículos. Puede tener una calzada o calzadas separadas.

**Definiciones de carreteras** en función de la distribución competencial.

**Estatales:** las de interés general o cuya realización afecte a más de una CA (art. 149.1.24ª CE). Integran la denominada "Red de Carreteras del Estado" (art. 4.2 Ley de Carreteras).

**Autonómicas:** el itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de la CA" (art. 148.1.5ª CE).

**Locales.** Bajo la regulación de la legislación autonómica, su itinerario se desarrolla íntegramente en el territorio de una CA. Su gestión y conservación son a cargo del ente local. Son las carreteras de las Diputaciones provinciales o Cabildos insulares

**Definiciones contenidas en la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable, sobre los niveles de nieve en las vías y su influencia en el tráfico.**

**Colores de la nieve.** Se establecen cuatro niveles de circulación asociados a estados de la calzada por la presencia de nieve.

- **Verde.** Significa prudencia. Comienza a nevar. Aunque la circulación no se ve afectada, conviene mostrarse extremar la prudencia... Se recomienda no sobrepasar la velocidad de 100 km/h en autopistas y autovías, y de 80 km/h en el resto de carreteras. Los camiones deben circular por el carril derecho y no pueden adelantar.

- **Amarillo.** Significa precaución. La calzada empieza a cubrirse de nieve. En este nivel no se permite circular a los camiones y vehículos articulados. Los turismos y autobuses no deberían rebasar la velocidad de 60 km/h.
- **Rojo.** Significa circulación muy difícil. La calzada se encuentra completamente cubierta de nieve. En esta situación, la circulación sólo es posible haciendo uso de las cadenas u otros dispositivos autorizados. La velocidad a la que, como máximo, se recomienda circular es de 30 km/h. No se permite la circulación de autobuses, camiones y vehículos articulados<sup>905</sup>.
- **Negro.** Significa que la carretera está intransitable para cualquier tipo de vehículo y existe un claro riesgo de quedar inmovilizado por períodos prolongados de tiempo.

### **Definiciones sobre accidentes de trabajo contenidas en el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social**

**Accidente de trabajo:** Se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

**Se consideran accidentes de trabajo:**

- a) Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo (**accidentes “in itinere”**).
- b) Los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o al volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos (incluye los **accidentes “en misión”**).

### **Definiciones contenidas en el Anexo III, Sección II del Reglamento General de Circulación referidas al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los Cuarteles Generales Militares Internacionales de la OTAN.**

**Columna militar:** un grupo de vehículos que se mueven bajo un único jefe de columna por la misma ruta, al mismo tiempo y en la misma dirección. Las columnas pueden estar compuestas de varios elementos organizados que se denominan «convoyes o unidades de marcha».

**Convoy:** todo grupo de vehículos, constituido al menos por tres unidades, de las cuales dos serán los vehículos señalizadores de cabeza y cola. Estos vehículos de cabeza y cola deberán montar la señal V-2.

### **Definiciones que figuran en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.**

<sup>905</sup> Esta redacción no impide circular a los trenes de carretera, es decir, a los vehículos de motor que llevan enganchado un remolque.

**Área metropolitana:** Zona urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y un conjunto de poblaciones satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios.

**Carretera de calzadas separadas:** Es la que tiene calzadas diferenciadas para cada sentido de circulación, con una separación física entre ambas. Puede tener más de una calzada para cada sentido de circulación.

**Carretera de calzada única:** Es la que tiene una calzada para ambos sentidos de circulación, generalmente sin separación física. Puede tener, excepcionalmente, un sentido de circulación.

**Apartadero:** Ensanche de la plataforma de la carretera destinado a permitir la detención o el estacionamiento temporal de los vehículos.

**Gorjal:** Corona anular que se sitúa en algunas glorietas entre la calzada anular y la isleta central, para que pueda ser pisada por vehículos de grandes dimensiones que, al girar, requieren un área mayor a la que necesita el resto de los vehículos.

**Lecho de frenado:** Elemento paralelo a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte y prolongada pendiente, destinado a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

**Mediana**<sup>906</sup>: Franja longitudinal situada entre dos plataformas separadas con distinto sentido de circulación, no destinada a la circulación.

**Nariz:** Superficie de plataforma común a dos vías, comprendida entre la sección en que se separan las calzadas y la sección en la que se separan las plataformas.

**Paso de mediana:** Interrupción en la separación física entre los dos sentidos de circulación de una carretera de calzadas separadas, que facilita la comunicación entre ambas en casos singulares y de emergencia.

**Rampa:** Inclinación de una rasante ascendente en el sentido de avance.

**Rasante:** Línea de una vía considerada en su inclinación o paralelismo respecto del plano horizontal.

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

<sup>906</sup> Su función principal es independizar el tráfico de uno y otro sentido con el objeto de evitar que se produzcan colisiones frontales.

En algunos países iberoamericanos se denomina "cantero" y cuando consiste simplemente en líneas continuas se denomina "cantero ficticio".

**d) "trabajador móvil",<sup>907</sup>** cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace, incluidos las personas en prácticas y los aprendices, que estén al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia, servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera;

**e) "conductor autónomo"<sup>908</sup>,** toda persona cuya actividad profesional principal consista en efectuar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera a cambio de una remuneración en el sentido de la legislación comunitaria y al amparo de una licencia comunitaria o de cualquier otra habilitación profesional para llevar a cabo los servicios de transportes mencionados, que esté habilitada para trabajar por cuenta propia y que no esté relacionada con un empresario mediante un contrato de trabajo o mediante cualquier otro tipo de relación laboral jerárquica, que es libre para organizar las actividades laborales pertinentes, cuyos ingresos dependan directamente de los beneficios realizados y que disponga de la libertad necesaria para mantener relaciones comerciales con varios clientes, ya sea individualmente o en colaboración con otros conductores autónomos.

### **Definiciones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

**a) «transporte por carretera»:** todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías;

**b) «vehículo»:** un vehículo de motor, un tractor, un remolque o un semirremolque o un conjunto de estos vehículos, tal como se definen dichos términos a continuación:

- **«vehículo de motor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de propulsión que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y destinado normalmente al transporte de viajeros o de mercancías,
- **«tractor»:** todo vehículo provisto de un dispositivo de autopropulsión que circule por carretera, distinto de los que se desplazan permanentemente sobre carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos,
- **«remolque»:** todo vehículo de transporte destinado a ser enganchado a un vehículo de motor o a un tractor,
- **«semirremolque»:** un remolque sin eje delantero, acoplado de forma que una parte importante de su peso y del peso de su carga sea soportada por el tractor o el vehículo de motor;

**c) «conductor»:** toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad;

<sup>907</sup> Equivale a "trabajador por cuenta ajena"

<sup>908</sup> Equivale a "trabajador por cuenta propia".

**d) «pausa»:** cualquier período durante el cual un conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo;

**e) «otro trabajo»:** cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

**f) «descanso»:** cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo;

**g) «período de descanso diario»:** el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso diario normal» o un «período de descanso diario reducido»: — «período de descanso diario normal»: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas, — «período de descanso diario reducido»: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

**h) «período de descanso semanal»:** el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «período de descanso semanal normal» o un «período de descanso semanal reducido»: — «período de descanso semanal normal»: cualquier período de descanso de al menos 45 horas, — «período de descanso semanal reducido»: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;

**i) «semana»:** el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;

**j) «tiempo de conducción»:** el tiempo que dura la actividad de conducción registrada: — automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento (CEE) núm. 821/85, o — manualmente de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) núm. 3821/85;

**k) «tiempo diario de conducción»:** el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

**l) «tiempo semanal de conducción»:** el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;

**m) «masa máxima autorizada»:** la masa máxima admisible del vehículo dispuesto para la marcha, incluida la carga útil;

**n) «servicios regulares de viajeros»:** los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) núm. 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses;

**o) «conducción en equipo»:** la situación en la que, durante cualquier período de conducción entre cualesquiera dos períodos consecutivos de descanso diario, o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores es optativa, pero durante el período restante es obligatoria;

**p) «empresa de transporte»:** cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro, o cualquier organismo oficial, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad, cuya actividad sea el transporte por carretera, que actúe por cuenta de otro o por cuenta propia;

**q) «período de conducción»:** el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

#### **Definiciones contenidas en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.**

**1. Cargador** es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.

**2. Porteador** es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.

**3. Destinatario** es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

**3. Destinatario** es la persona a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

**4. Expedidor** es el tercero que por cuenta del cargador haga entrega de las mercancías al transportista en el lugar de recepción de la mercancía.

#### **Definiciones contenidas en la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.**

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

**a) «vehículo»**, todo vehículo de motor, incluidas las motocicletas, utilizado normalmente para el transporte de personas o bienes por carretera.

|   |
|---|
| <b>b) «Estado miembro de la infracción»</b> , el Estado miembro en el que se cometió la infracción.   |
| <b>c) «Estado miembro de matriculación»</b> , el Estado miembro en el que está matriculado el vehículo con el que se cometió la infracción.   |
| <b>d) «exceso de velocidad»<sup>909</sup></b> , la superación los límites de velocidad vigentes en el Estado miembro de la infracción para la vía o el tipo de vehículo de que se trate.  |
| <b>e) «no utilización del cinturón de seguridad»</b> , el incumplimiento de la obligación de usar el cinturón de seguridad o de utilizar un dispositivo de retención para niños con arreglo a la Directiva 91/671/CEE del Consejo y al Derecho del Estado miembro de la infracción.   |
| <b>f) «no detención ante un semáforo en rojo»</b> , la no detención ante un semáforo en rojo o cualquier otra señal de detención pertinente, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.  |
| <b>g) «conducción en estado de embriaguez»</b> , la conducción bajo los efectos del alcohol, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.  |
| <b>h) «conducción bajo los efectos de drogas»</b> , la conducción bajo los efectos de estupefacientes u otras sustancias con efectos similares, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.   |
| <b>i) «no utilización del casco de protección»</b> , la no utilización de un casco de protección, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.   |
| <b>j) «circulación por un carril prohibido»</b> , la utilización ilegal de una parte de la calzada, como el arcén, el carril reservado a los transportes públicos o un carril cerrado de manera temporal por motivos de congestión del tráfico o de obras públicas, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción. |
| <b>k) «utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción»</b> , la utilización ilegal de un teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción, según la define el Derecho del Estado miembro de la infracción.                       |
| <b>l) «punto de contacto nacional»</b> , la autoridad competente designada para el intercambio de datos de matriculación de vehículos.  |
| <b>m) «búsqueda automatizada»</b> , un procedimiento de acceso en red para consultar las bases de datos de uno, varios o todos los Estados miembros o países participantes.   |
| <b>n) «titular del vehículo»</b> , la persona a cuyo nombre está matriculado el vehículo, según la define el Derecho del Estado miembro de matriculación.   |

<sup>909</sup> Estos excesos pueden ser enormes. El 26.09.2018 la policía austríaca detuvo a un conductor de esa nacionalidad que llegó a circular, sin permiso válido, por la autopista A1 de aquel país, a 338 km/h. La policía tuvo que provocar un atasco para poder detenerlo.

**Definiciones de las características funcionales de una vía que figuran en la aplicación ARENA destinada a tomar datos de los accidentes de tráfico.**

**Carreteras de calzada única:** Son las que tienen una sola calzada para ambos sentidos de circulación, sin separación física, independientemente del número de carriles.  
**Carreteras de doble calzada:** Son las que tienen dos calzadas diferenciadas, con una separación entre ambas.

**Carreteras de más de dos calzadas:** Son las que tienen más de dos calzadas diferenciadas, con separaciones entre ellas.

**Zona periurbana:** Tramo de carretera que, sin discurrir por zona urbana, al menos uno de sus márgenes colinda con una zona urbanizada y en el que además existe una densidad de nudos o accesos superior a 1 nudo o acceso por kilómetro.

Dentro de esta categoría se incluirán las rondas o cinturones cuyo objeto es la circulación del tráfico urbano.

**Circunvalación:** Vía que rodea total o parcialmente una población, enlazando las que afluyen a ella para acceder a otras.

**Calle residencial: Está regulada por las señales S-28 y S-29.**

**S-28. Calle residencial.** Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

**S-29. Fin de calle residencial.** Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

**Calle peatonal:** Vías reservadas a la circulación de peatones. Excepcionalmente se permite el paso de vehículos de emergencias, de servicio público y de bicicletas.

**Zona a 30: Está regulada por las señales S-30 y S-31.**

**S-30. Zona a 30.** Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.

**S-31. Fin de zona a 30.** Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.

**Definiciones de accidentes:**

### Según el tipo de daños:

- **Daños personales**, en los sujetos del accidente, distinguiendo entre accidentes con heridos, o accidentes mortales, cuando se produce alguna muerte en plazo de 24 horas tras el accidente
- **Daños materiales** en las cosas.

### Según el tipo de accidente:

#### Salida de la vía sin choque o colisión.

- **Ordinaria** si es a un mismo nivel.
- **Con precipitación** si es a otro inferior o superior.

#### Vuelco:

- **Parcial**, si alguna rueda toca suelo.
- **Lateral**, si está apoyado en uno de sus lados.
- **Total**, con todas las ruedas en el aire.
- **De campana**, si da vueltas sobre su parte anterior.
- **De tonel**, si las da transversalmente.

**Choque:** Un vehículo en movimiento colisiona contra uno estacionado o un elemento fijo de la vía.

**Atropello:** Una unidad de tráfico en movimiento contra otra manifiestamente más débil.

**Colisión:** Dos o más vehículos se contactan golpeándose en cualquiera de sus partes. A su vez se divide en:

**Colisión de un único vehículo:** Sucede cuando un vehículo golpea un objeto tal como un poste, un árbol, una piedra o un muro. En algunos casos puede implicar a peatones y otros usuarios de la vía. Este tipo de accidentes pueden ocasionar daños a los pasajeros, a los peatones y daños materiales, incluso considerable.

**Embestida** o colisión lateral (parte anterior de un vehículo golpea alguno de los laterales de otro). Muy típicas en los cruces por no respetar el derecho de paso.

#### **Topetazo o colisión frontal.**

**Alcance o colisión trasera**<sup>910</sup>: Parte anterior golpea la parte posterior. La falta de respeto a la distancia de seguridad es una de sus principales causas.

<sup>910</sup> No siempre tiene la culpa el conductor que golpea la parte de atrás de otro automóvil. Si el que va delante frena sin ninguna razón o da marcha atrás, es posible que no se haya podido evitar el accidente por alcance. En estos casos, el conductor afectado debe buscar pruebas o testigos del accidente, aunque no es fácil poder demostrar la culpa del otro implicado.

En el tráfico urbano con alta densidad de tráfico la principal causa de los accidentes por alcance es no prestar atención permanente a la conducción.

En caso de que en una rampa se vaya hacia atrás un vehículo situado delante de otro también sería colisión, aunque no se podría calificar como alcance y el responsable sería el que permite que se deslice su vehículo hacia

<sup>911</sup> (Lanzamiento).

<sup>912</sup> (Doble alcance trasero).

**Colisión en cadena:** Cuando en la colisión por alcance son varias las unidades que participan. Habitual en situaciones de niebla densa.

**Colisión múltiple:** Chocan varias unidades sin ser por alcance. Un accidente previo puede provocar este tipo de colisión.

**Colisión y huida.** Tipo de colisión en el que el conductor que la provoca huye del lugar del accidente muchas veces sin auxiliar a las víctimas.

**Rascada positiva:** Distinto sentido.

**Rascada negativa:** Igual sentido.

**Arrollamiento:** Un vehículo que circula por trazado férreo colisiona contra otro de forma desproporcionadamente manifiesta.

**Definiciones contenidas en la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.**

**ANEXO II. Datos que se deben suministrar por los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico**

**1. Accidente de tráfico con víctimas.** Deben reunir las circunstancias siguientes:

**a) Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.**

**b) Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas.**

**c) Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento.** La definición de vehículo será la recogida en el anexo I de la Ley de Tráfico. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto.

---

*atrás, tal como señala el art. 13.1 TRLTSV: "El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo".*

<sup>911</sup> *Se produce cuando el coche implicado resulta impulsado por un tercero. También se conoce como alcance por lanzamiento, es decir, un vehículo golpea a otro y este, por inercia, provoca daños en un tercero o en más vehículos. En este caso el responsable es el conductor del primer vehículo. La compañía aseguradora de quién colisionó inicialmente se hará cargo de los gastos ocasionados.*

<sup>912</sup> *Se produce cuando un vehículo se detiene o reduce la marcha, otro no reacciona a tiempo y alcanza al primero y, un último vehículo, golpea por detrás al segundo vehículo. En este caso se aplican las reglas del alcance trasero, de tal forma que cada vehículo que ha impactado al siguiente es responsable de los daños causados y de los propios.*

Las colisiones múltiples entre más de dos vehículos se considerarán como un único accidente, si son sucesivas.

**Se excluirán:**

- a) Los accidentes provocados por muertes naturales confirmadas o en los que existan indicios de suicidio o intento de suicidio, excepto cuando produzcan daños a otras personas.
- b) Los homicidios, lesiones intencionadas a terceros y/o daños intencionados a propiedades.

**2. Vehículo implicado en un accidente de tráfico.** Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando concurren una o varias de las circunstancias siguientes:

**a) Entrar el vehículo en colisión con:**

- Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados.
- Peatones.
- Animales.
- Otro obstáculo.

**b) Sin haber entrado en colisión,** haber resultado, como consecuencia del accidente, fallecidos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o haberse ocasionado sólo daños materiales.

**c) Estar el vehículo parado o estacionado en forma peligrosa,** de modo que constituya uno de los factores del accidente.

**d) Sin haber sufrido el vehículo o sus ocupantes directamente** las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros uno de los factores del accidente.

e) Haber sido arrollado el conductor o un pasajero del vehículo por otro en el momento en que subía o descendía de él, o después de haber caído desde el vehículo a la vía, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

**3. Persona implicada en un accidente de tráfico.** Se consideran personas implicadas en un accidente de tráfico los ocupantes de los vehículos definidos en el punto anterior y también los peatones cuando resulten afectados por un accidente de tráfico o su comportamiento haya sido uno de los factores del mismo, conforme a las siguientes circunstancias:

**a) «Conductor»:** Toda persona que, en el momento del accidente, lleva la dirección de un vehículo implicado en un accidente de tráfico. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales.

**b) «Pasajero»:** Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo. Los conductores que han dejado de llevar la dirección del vehículo y son arrollados mientras suben o bajan del mismo se consideran pasajeros.

**c) «Peatón»:** Toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

- **Se consideran peatones** quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo, ciclomotor o motocicleta; las personas que se desplazan en silla de ruedas, con o sin motor; las personas que se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos; las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo; los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando.
- **También se consideran peatones**, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las personas que se desplazan sobre un animal de monta y las personas que guían un animal o animales.

## **B) Clasificación de las personas implicadas en accidentes de tráfico con víctimas**

**«Víctima»:** Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, resulta muerta o herida según las siguientes definiciones:

**a) «Fallecido a veinticuatro horas»:** Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, fallece en el acto o dentro de las siguientes veinticuatro horas. Para ello los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico realizarán el seguimiento de todos los heridos que hayan precisado hospitalización.

**b) «Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas»:** Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

**c) «Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas»:** Toda persona herida en un accidente de tráfico que no haya precisado hospitalización superior a veinticuatro horas y que haya sido atendido por los servicios sanitarios correspondientes.

Se incluyen como víctimas las personas fallecidas o heridas en un accidente provocado por la muerte natural, suicidio o intento de suicidio de otro usuario. Y se excluyen los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

**«Ileso»:** Toda persona implicada en un accidente de tráfico a la que no le sean aplicables las definiciones de fallecido a veinticuatro horas o herido.

## 1. Referidos a la gravedad de los accidentes:

«**Accidente de tráfico con víctimas**»: Accidente que reúne las circunstancias descritas en el punto 1 del anexo II.A).

«**Accidente de tráfico mortal**»: Accidente de tráfico con víctimas cuando, al menos, una de ellas resulte fallecida, según lo dispuesto en el punto 2.1.

«**Accidente de tráfico grave**»: Accidente de tráfico con víctimas no definido como accidente de tráfico mortal en el que, al menos, una de las personas implicadas resulte herida con hospitalización superior a las veinticuatro horas.

## 2. Referidos a la gravedad de las lesiones:

«**Fallecido**»: Toda persona que, como consecuencia de un accidente de tráfico, **fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días**, lo que se determinará utilizando las bases de datos de mortalidad disponibles.

Se excluirán los casos confirmados de muertes naturales o en los que existan indicios de suicidio.

«**Herido con hospitalización superior a veinticuatro horas**»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

«**Herido con asistencia sanitaria igual o inferior a veinticuatro horas**»: Toda persona que conste en el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico como tal.

**Definiciones que figuran en el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRIR).**

«**Sistema de retención infantil**» (SRI): dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del niño en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.

«**Tipo de sistema de retención infantil**» sistema de retención infantil que no difiere de otro en aspectos básicos, como:

- la categoría en la que está homologado el sistema de retención;
- el diseño, el material y la fabricación del sistema de retención infantil.
- Se considerará que los sistemas de retención infantil convertibles o modulares no difieren en términos de diseño, material o fabricación.

«**i-Size**»: (sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales): categoría de sistemas de retención infantil destinados a ser utilizados en todas las plazas de asiento para i-Size de un vehículo, definidos y homologados conforme a los Reglamentos no 14 y no 16.

«**Integral**»: clase de sistema de retención infantil que indica que el niño está retenido solo por componentes que forman el sistema de retención infantil (p. ej., arnés de correas, pantalla, etc.) y no por medios fijados directamente al vehículo (p. ej., cinturón de seguridad).

«**ISOFIX**»<sup>913</sup>: un sistema que proporciona un método para fijar un sistema de retención a un vehículo. Se basa en dos anclajes del vehículo y dos piezas de fijación correspondientes del sistema de retención infantil junto con un medio de limitar la rotación del sistema de retención infantil. Los tres anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14.

«**ISOFIX universal**»: ISOFIX que incluye una fijación superior o bien una pata de apoyo, a fin de limitar la rotación del sistema de retención infantil, fijado al vehículo correspondiente o apoyado en este.

«**ISOFIX para vehículos específicos**»: categoría de sistema de retención infantil que se fija a tipos de vehículos específicos. Todos los anclajes del vehículo han de estar homologados con arreglo al Reglamento no 14. También designa a sistemas de retención infantil que incluyen el salpicadero como zona de contacto con el vehículo.

«**Estatura**»: estatura del niño para la que se diseñó y homologó el sistema de retención infantil. Los sistemas de retención infantil pueden abarcar cualquier rango de estaturas, a condición de que se reúnan todos los requisitos.

«**Orientación**»: sentido para el que está homologado el sistema de retención infantil. Es preciso efectuar las precisiones siguientes:

- a) «**Orientado hacia delante**» significa orientado en el sentido normal de marcha del vehículo.
- b) «**Orientado hacia atrás**» significa orientado en el sentido opuesto al sentido normal de marcha del vehículo.
- c) «**Orientado hacia un lado**» significa orientado perpendicularmente al sentido normal de marcha del vehículo.

«**Sistema especial de retención**»: sistema de retención de niños concebido para niños con necesidades especiales debidas a una discapacidad física o mental; en particular, este sistema permite colocar dispositivos adicionales de retención en cualquier parte del cuerpo del niño, pero debe incluir como mínimo un medio principal de retención que se ajuste a los requisitos del presente Reglamento.

<sup>913</sup> Existen en el mercado maletas con sujeción ISOFIX lo que permite añadir espacio de transporte dentro del vehículo, incluso en el asiento del copiloto.

«**Sistema de anclaje ISOFIX**»: sistema compuesto por dos anclajes inferiores ISOFIX, conformes con el Reglamento no 14, para fijar un sistema de retención infantil ISOFIX junto con un dispositivo antirrotación.

- «**Anclaje inferior ISOFIX**»: barra cilíndrica horizontal de 6 mm de diámetro, que sobresale de la estructura del vehículo o del asiento para alojar y sujetar un sistema de retención ISOFIX mediante fijaciones ISOFIX.
- «**Fijación ISOFIX**»: una de las dos conexiones que cumple las exigencias del punto 6.3.3 del presente Reglamento, sobresale de la estructura del sistema de retención infantil ISOFIX y es compatible con un anclaje inferior ISOFIX.

«**Dispositivo antirrotación**»: dispositivo destinado a limitar la rotación del sistema de retención infantil durante una colisión del vehículo, formado por:

- a) una correa de anclaje superior; o
- b) una pata de apoyo.

Cumple los requisitos del presente Reglamento y va fijado a un sistema de anclaje ISOFIX y anclajes superiores ISOFIX o la superficie de contacto del suelo del vehículo que cumpla los requisitos del Reglamento no 14.

Un dispositivo antirrotación para un ISOFIX para vehículos específicos puede incluir un anclaje superior, una pata de apoyo o cualquier otro medio capaz de limitar la rotación.

«**Correa de fijación superior ISOFIX**»: correa (o equivalente) que se extiende desde la parte superior del sistema de retención infantil ISOFIX hasta el anclaje de fijación superior ISOFIX y que consta de un sistema de ajuste, un sistema de reducción de la tensión y un conector de fijación superior ISOFIX.

- «**Anclaje de fijación superior ISOFIX**»: elemento que cumple los requisitos del Reglamento no 14, como por ejemplo una barra, situado en una zona definida, diseñado para admitir el conector de anclaje superior ISOFIX y transferir su fuerza de sujeción a la estructura del vehículo.
- «**Conector de fijación superior ISOFIX**»: dispositivo destinado a fijarse a un anclaje de fijación superior ISOFIX.
- «**Gancho de fijación superior ISOFIX**»: un conector de fijación superior ISOFIX utilizado normalmente para fijar una correa de fijación superior ISOFIX a un anclaje de fijación superior ISOFIX, como se define la figura 3 del Reglamento no 14.
- «**Accesorio de fijación superior ISOFIX**»: dispositivo para sujetar la correa de fijación superior ISOFIX al sistema de retención infantil ISOFIX.

«**Elemento de reducción de la tensión**»: sistema que permite liberar el dispositivo que regula y mantiene la tensión en la correa de fijación superior ISOFIX.

«**Pata de apoyo**»: dispositivo antirrotación fijado permanentemente a un sistema de retención infantil que crea una vía para la carga entre el sistema de retención infantil y la estructura del vehículo. Podrá ajustarse la longitud de la pata de apoyo (dirección Z) y, adicionalmente, también en otras direcciones.

- «**Pie de la pata de apoyo**»: una o más partes de la pata de apoyo del sistema de retención infantil destinadas (por diseño) a conectarse con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que están diseñadas para transmitir la carga de la pata de apoyo a la estructura del vehículo durante una colisión frontal.
- «**Superficie de contacto del pie de la pata de apoyo**»: superficie del pie de la pata de apoyo que está en contacto con la superficie de contacto del suelo del vehículo y que está diseñada para repartir las cargas por la estructura del vehículo.
- «**Volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo**»: volumen de espacio que señala tanto el alcance como las limitaciones del movimiento del pie de la pata de apoyo. Se corresponde con el volumen para la evaluación del pie de la pata de apoyo para vehículos, definido en el anexo 10 del Reglamento no 14.
- «**Volumen para la evaluación de las dimensiones de la pata de apoyo**»: volumen que define las dimensiones máximas de una pata de apoyo, correspondiente al volumen, en el caso de los vehículos, para la evaluación de la instalación de la pata de apoyo, con arreglo a la definición del anexo 17 del Reglamento no 16, y que garantiza la instalación, en términos de dimensiones, de una pata de apoyo de un SRI i-Size en una plaza de asiento para i-Size de un vehículo.

«**Ángulo de cabeceo de un SRI**»: ángulo formado entre la superficie inferior del aparato ISO/F2 (B), definido en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2, figura 2) y el plano horizontal Z del vehículo, definido en el Reglamento no 14 (anexo 4, apéndice 2), con el aparato instalado en el vehículo, según se define en el Reglamento no 16 (anexo 17, apéndice 2).

«**Aparato de asiento del vehículo (VSF)**»: aparato, según las clases de tamaño ISOFIX y cuyas dimensiones se indican en las figuras 1 a 6 del anexo 17, apéndice 2, del Reglamento no 16, utilizado por un fabricante de sistemas de retención infantil para determinar las dimensiones adecuadas de un sistema de retención infantil ISOFIX y el emplazamiento de sus fijaciones ISOFIX.

«**Silla de seguridad para niños**»: sistema de retención infantil que incluye una silla en la que está sujeto el niño.

«**Silla**»: estructura que forma parte del sistema de retención infantil, destinada a acoger al niño en posición sentada.

«**Soporte de la silla**»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar la silla.

«**Cinturón**»: sistema de retención infantil formado por una combinación de correas con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y fijaciones.

«**Arnés**»: conjunto que incluye un cinturón ventral, unos tirantes y, en su caso, una correa de entrepierna.

«**Cinturón en Y**»: cinturón en el que la combinación de correas está formada por una correa que pasa entre las piernas del niño y dos correas para los hombros.

«**Capazo**»: sistema de retención destinado a acoger y sujetar al niño en posición supina o prona con su columna vertebral perpendicular al plano longitudinal medio del vehículo. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión.

«**Sujeción del capazo**»: dispositivo utilizado para sujetar un capazo a la estructura del vehículo.

«**Portabebés**»: sistema de retención destinado a acoger al niño en posición semiacostada mirando hacia atrás. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión frontal.

«**Soporte del niño**»: parte de un sistema de retención infantil que permite elevar al niño dentro del sistema de retención.

«**Pantalla anticolisión**»: dispositivo de seguridad situado delante del niño, concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la mayor parte de la altura del niño en caso de colisión frontal.

«**Correa**»: componente flexible destinado a transmitir fuerzas.

«**Correa ventral**»: correa que, bien en forma de cinturón completo o bien en forma de componente de dicho cinturón, pasa ante la parte delantera de la región pélvica del niño, sujetándola directa o indirectamente.

«**Tirantes**»: parte del cinturón que sujeta la parte superior del torso del niño.

«**Correa de entrepierna**»: correa (o un sistema de dos o más correas separadas) que está sujeta al sistema de retención de niños y a la correa ventral y que se coloca así para pasar entre los muslos del niño; está concebida para impedir que el niño resbale por debajo del cinturón ventral en condiciones normales de utilización y evite que este se desplace más arriba de la pelvis en caso de colisión.

«**Correa de retención del niño**»: correa que es un componente del cinturón (arnés) y que solo sujeta el cuerpo del niño.

«**Hebilla**»: dispositivo de apertura rápida que permite el niño esté sujeto al sistema de retención, o este a la estructura del vehículo, y que puede abrirse con rapidez. La hebilla puede incluir un dispositivo de ajuste.

«**Botón de apertura de la hebilla incrustado**»: botón de apertura de la hebilla que no pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.

«**Botón de apertura de la hebilla no incrustado**»: botón de apertura de la hebilla que pueda abrirse con una esfera de 40 mm de diámetro.

«**Dispositivo de ajuste**»: dispositivo que permite que el cinturón o sus sujeciones se ajusten a la complexión del usuario. El dispositivo de ajuste puede formar parte de una hebilla o ser un retractor o cualquier otra parte del cinturón.

«**Dispositivo de ajuste rápido**»: dispositivo de ajuste que puede manipularse con una mano en un movimiento sencillo.

«**Dispositivo de ajuste instalado directamente en el sistema de retención infantil**»: dispositivo de ajuste de un arnés que se instala directamente en el sistema de retención infantil, al contrario del que se apoya directamente en la correa para cuyo ajuste está concebido.

«**Amortiguador de energía**»: dispositivo destinado a disipar la energía independientemente de la correa o conjuntamente con ella, y que forma parte de un sistema de retención infantil.

«**Retractor**»: dispositivo para el alojamiento total o parcial de la correa de un sistema de retención infantil. Puede ser de distintos tipos:

- 1) «**Retractor de bloqueo automático**»: retractor que permite desenrollar la longitud deseada de la correa, que ajusta automáticamente la correa al usuario cuando el cinturón está sujeto con la hebilla y que impide desenrollar una longitud suplementaria de correa sin la intervención voluntaria del usuario.
- 2) «**Retractor de bloqueo de urgencia**»: retractor que no limita la libertad de movimiento del usuario de la correa en condiciones normales de conducción. Llevará un dispositivo de ajuste de la longitud que ajuste automáticamente la correa al cuerpo del usuario, y un mecanismo de bloqueo accionado en caso de urgencia por:
  - **una desaceleración del vehículo**, un desenrollado de la correa del retractor o cualquier otro medio automático (sensibilidad única);
  - **una combinación** de varios de estos factores (sensibilidad múltiple).

«**Posición inclinada**»: posición especial de la silla que permite el reposo del niño.

«**Posición tendida/supina/prona**»: posición en la que al menos la cabeza y el cuerpo del niño, excluidas las extremidades, están en un plano horizontal cuando descansan sobre el sistema de retención.

«**Asiento del vehículo**»: estructura que forma o no parte íntegra de la estructura del vehículo, incluida su tapicería, y que ofrece una plaza sentada para un adulto. Así:

«**Grupo de asientos**»: tanto un asiento corrido como asientos separados pero montados uno al lado del otro (es decir, fijados de tal forma que los anclajes delanteros de uno de los asientos estén alineados con los anclajes delanteros o traseros de otro asiento, o entre los anclajes de este último) y que ofrece una o varias plazas sentadas para adultos.

«**Asiento corrido**»: estructura completa con su tapicería que ofrece, como mínimo, dos plazas sentadas para adultos.

«**Asientos delanteros del vehículo**»: grupo de asientos situados delante en el compartimento de pasajeros, es decir, sin que tengan ningún otro asiento delante.

«**Asientos traseros del vehículo**»: asientos fijos, orientados hacia delante, situados detrás de otro grupo de asientos.

«**Tipo de asiento**»: categoría de asientos de adulto que no presentan entre sí diferencias esenciales con respecto a la forma, las dimensiones y los materiales de la estructura del asiento, los tipos y las dimensiones del sistema de ajuste del bloqueo y del sistema de bloqueo, y el tipo y las dimensiones del anclaje en el asiento del cinturón de seguridad de adulto, del anclaje del asiento, y de las partes afectadas de la estructura del vehículo.

«**Sistema de ajuste**»: dispositivo completo que permite regular el asiento o sus partes de acuerdo con las características físicas del adulto sentado que lo ocupa; este dispositivo puede, en particular, permitir el desplazamiento longitudinal, vertical o angular.

«**Anclaje del asiento**»: sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, incluidas las partes afectadas a la estructura del vehículo.

«**Sistema de desplazamiento**»: dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento de adulto o de una de sus partes, para facilitar la entrada y salida de los pasajeros y la carga y descarga de objetos.

«**Sistema de bloqueo**»: dispositivo que asegura la permanencia del asiento y de sus partes en cualquier posición de utilización.

«**Unión respaldo-cojín**»: la zona que rodea la intersección entre las superficies del cojín y el respaldo del asiento del vehículo.

«**Posición ISOFIX**»: emplazamiento que permite la instalación de:

**a) un sistema de retención infantil ISOFIX universal**, definido en el Reglamento no 44; o bien

**b) un sistema de retención infantil ISOFIX para vehículos específicos**, definido en el Reglamento no 44 o definido en el presente Reglamento; o bien

**c) un sistema de retención infantil i-Size adecuado para su uso en plazas de asiento ISOFIX específicas**, definidas por el fabricante del vehículo conforme al Reglamento no 16.

«**Ensayo de homologación de tipo**»: ensayo destinado a determinar el grado de conformidad con las disposiciones aplicables de un tipo de sistema de retención infantil presentado a homologación.

«**Ensayo de cualificación de la producción**»: ensayo destinado a determinar la capacidad del fabricante para producir un sistema de retención infantil conforme con los sistemas de retención infantil presentados a homologación de tipo.

«**Ensayo de rutina**» (o ensayo de la conformidad de la producción): ensayo de una serie de dispositivos de retención elegidos en el mismo lote, con el fin de comprobar si cumplen los requisitos.

«**Posicionador de tirantes**»: dispositivo destinado a mantener la posición adecuada de los tirantes sobre el torso del niño, en condiciones normales de circulación, conectándolos entre sí.

### **Definiciones contenidas en el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil**

Además de las definiciones contenidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los efectos de este real decreto se entenderá por:

**a) Vehículo:** Medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico.

**b) Automóvil:** El vehículo a motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento, además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1 y N1 se definen en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

**c) Vehículo al final de su vida útil:** Todo vehículo al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El vehículo al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: Que un CAT haya emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo, y que el vehículo se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo. Tendrán asimismo la consideración de residuo los vehículos abandonados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos vehículos deberán gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental correspondiente.

**d) Automóvil al final de su vida útil:** Todo automóvil al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El automóvil al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: que un CAT haya emitido el Certificado de Destrucción y que el automóvil se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción. Tendrán asimismo la consideración de residuo doméstico los automóviles abandonados según lo establecido en el artículo 3.b de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos automóviles deberán de gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción correspondiente.

**e) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT):** Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y el resto de operaciones de tratamiento establecidas en el artículo 7.

**f) Agentes económicos:** Los productores de automóviles, concesionarios, distribuidores, entidades aseguradoras de automóviles, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CAT, así como las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del automóvil al final de su vida útil, o de sus componentes y materiales.

**g) Productores de automóviles:** Los fabricantes nacionales, los importadores o los adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea.

**h) Instalaciones de recepción de vehículos:** Instalaciones, que representen o tengan convenios con un CAT, que por razón de su actividad económica se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado al CAT que realizará la descontaminación, tales como las instalaciones de los productores de vehículos, las de los concesionarios y las de las entidades aseguradoras u otras instalaciones asociadas a los CAT.

**i) Depósitos de las administraciones públicas:** Instalaciones de titularidad pública o privada en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

**j) Instalaciones de fragmentación:** Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación y tratamiento del vehículo en un CAT, según las previsiones del artículo 7 de esta norma, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.

**k) Instalaciones de posfragmentación:** Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

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

Clasificación de los talleres:

**1. Por su relación con los fabricantes de vehículos y de equipos y componentes:**

**a) Talleres genéricos, o independientes:** Los que no están vinculados a ninguna marca que implique especial tratamiento o responsabilidad acreditada por aquélla.

**b) Talleres de marca:** Los que están vinculados a Empresas fabricantes de vehículos automóviles o de equipos o componentes, nacionales o extranjeros, en los términos que se establezcan por convenio escrito.

**2. Por su rama de actividad:**

**a) De mecánica:** Trabajos de reparación o sustitución en el sistema mecánico del vehículo, incluidas sus estructuras portantes y equipos y elementos auxiliares excepto el equipo eléctrico.

**b) De electricidad:** Trabajos de reparación o sustitución en el equipo eléctrico del automóvil, tanto básico del equipo motor, como los auxiliares de alumbrado, señalización, acondicionamiento e instrumental de indicación y control.

**c) De carrocerías:** Trabajos de reparación o sustitución en elementos de carrocería no portantes, guarnicionería y acondicionamiento interior y exterior de los mismos.

**d) De pintura:** Trabajos de pintura, revestimiento y acabado de carrocerías.

**3. Motocicletas:** Trabajos de reparación o sustitución, en vehículos de dos o tres ruedas a motor o similares.

**4. Por su especialidad:** Según los trabajos limitados a actividades de reparación o sustitución sobre determinados equipos o sistemas del vehículo.

**Definiciones contenidas en la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas.**

**Ruedas gemelas:** dos ruedas montadas sobre el mismo eje y en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es inferior a 460 mm. Estas ruedas gemelas se considerarán como una rueda única.

**Vehículos de propulsión bimodal:** los vehículos que tengan dos sistemas de propulsión diferentes, provistos, por ejemplo, de un sistema de propulsión eléctrica y de un sistema térmico.

**Definiciones que figuran en la INSTRUCCIÓN 18/TV-101, de 12/02/2018, sobre Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público.**

**Recinto estático:** área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que permanece sin cambios en los tramos de vías que la forman, desde el inicio al final del evento deportivo.

El cierre de los tramos tiene lugar mediante cortes estáticos, utilizando dispositivos (barreras, vallas, conos,...) que permanecen fijos desde antes del inicio hasta la completa finalización del evento o tras el paso del último participante. Las actividades que se desarrollen en recintos estáticos serán consideradas actividades o eventos estáticos.

**Recinto dinámico:** área cerrada al tráfico general de usuarios, donde se celebra el evento deportivo y que, de manera dinámica con el movimiento de los participantes, va desplazándose de manera acompasada con estos, incluyendo y excluyendo distintos tramos de vías.

El cierre de los tramos se realiza mediante dispositivos móviles compuestos de personal y/o de medios materiales, que solo permanecen en el lugar mientras existan participantes en los tramos afectados.

Las actividades que se desarrollen en recintos dinámicos serán consideradas actividades o eventos dinámicos

**Actividades por carreteras:** aquellas que se desarrollan por carreteras interurbanas, pudiendo incluir en su itinerario, de manera residual, algún otro tipo de vía diferente.

**Actividades por caminos:** aquellas que se desarrollen en vías y terrenos que no pueden ser considerados carreteras, aunque se incluya algún tramo que han de cruzar (cruce) o circular (tramo de enlace) para dar continuidad o coherencia a su itinerario.

**Marcha ciclista**<sup>914</sup>: aquel evento ciclista concebido como un ejercicio físico en el que puede producirse una competición, con finalidad recreativa, turística, cultural o similar. Podrá tratarse de una marcha cicloturista o marcha ciclodeportiva:

- **Marcha cicloturista:** evento con no más de 500 ciclistas, en el que los participantes no compiten entre sí y en carretera, no existe invasión de los carriles de sentido contrario, salvo para los cambios de dirección, ni una distancia superior a los 2 kilómetros entre el primer participante y el último.

<sup>914</sup> El Anexo II del RGCir, señala que a partir de 50 participantes deben comunicar trayecto, disponer de vehículo de acompañamiento delante y detrás y de ambulancia, etc. ... art.15, art 23.2, 24.1, y su artículo 28 exige que todos los participantes de la marcha estén amparados por un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a terceros y por un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo.

Véase también la Instrucción 18/TV-101 de la DGT sobre "Instrucciones específicas sobre regulación de tráfico para el desarrollo de eventos deportivos en vías y terrenos de uso público", vigente desde el 01.01.2019.

- **Marcha ciclodeportiva:** evento ciclista que, sin que pueda ser considerado carrera ciclista, incumple alguna de las condiciones establecidas para la marcha cicloturista. A efectos de regulación, serán tratadas como si fuera una prueba deportiva.

**Carrera ciclista:** competición ciclista que discurre solo por carretera y la distancia, medida en tiempo, entre los participantes de cabeza y cola no suele ser superior a una hora aproximadamente.

**Tramos de circulación ordinaria:** aquellos tramos del itinerario donde los participantes no compiten, ni van agrupados y circulan cumpliendo las normas y señales, comportándose como un usuario más de la vía.

**Definiciones que figuran en el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español.**

**A efectos de este real decreto se entenderá por:**

**1. «Carga»:** Todas las mercancías que normalmente se transportarían en o sobre la parte del vehículo diseñada para soportar una carga y que no estén fijadas a él de forma permanente, incluidos los objetos transportados por el vehículo en portacargas tales como cajones, cajas móviles o contenedores.

**2. «Vehículo comercial»:** Un vehículo de motor y su remolque o semirremolque, utilizado principalmente para transportar mercancías o pasajeros con fines comerciales, como el transporte por cuenta ajena o el transporte por cuenta propia, u otros fines profesionales.

**3. «Vehículo matriculado en un Estado miembro»:** Vehículo matriculado o puesto en circulación en un Estado miembro.

**4. «Inspección técnica en carretera»:** La inspección técnica no anunciada, y por tanto inesperada, de un vehículo comercial que circule en el territorio nacional, efectuada en la vía pública por la autoridad competente en materia de tráfico o bajo su supervisión.

**5. «Empresa»:** Persona física o jurídica que transporta viajeros o mercancías con fines comerciales.

**6. «Certificado de inspección técnica»:** Un certificado de la inspección técnica expedido por la autoridad competente o el centro de inspección que contiene los resultados de la inspección técnica.

**7. «Inspector»:** Los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en lo que afecta a las inspecciones técnicas iniciales, y las personas que reúnan la cualificación técnica precisa para llevar a cabo inspecciones técnicas más minuciosas, de acuerdo con lo previsto en las normas aplicables a las inspecciones técnicas de vehículos.

**8. «Deficiencias»:** Fallos técnicos y otros incumplimientos detectados durante una inspección técnica en carretera.

**9. «Unidad móvil de inspección»:** Un sistema transportable del equipo de inspección necesario para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera y que cuenta con inspectores competentes para realizar inspecciones técnicas más minuciosas en carretera.

**Definiciones contenidas en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.**

**A los efectos únicamente de la aplicación de este real decreto, se entenderá por:**

**a) «Vehículo»**, todo vehículo de motor, o su remolque, que no circule sobre raíles.

**b) «Vehículo de motor»**, todo vehículo de ruedas provisto de un motor que se mueva por sus propios medios.

**c) «Vehículos de dos o tres ruedas»**, todo vehículo de dos ruedas provisto de un motor, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuadríciclos.

**d) «Vehículo histórico o de interés histórico»**, todo vehículo que haya sido catalogado como histórico por una administración competente.

**e) «Inspección técnica de vehículos o inspección ITV»**, inspección de conformidad con el anexo I encaminada a la comprobación que un vehículo es apto para su utilización en la vía pública por ser conforme con las características de seguridad y de protección del medio ambiente exigidas y obligatorias.

**f) «Órgano de supervisión»:** un órgano o conjunto de órganos que es responsable de la supervisión de las estaciones ITV o centros de inspección técnica.

**Algunas definiciones que figuran en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.**

**a) Discapacidad:** es una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

**k) Accesibilidad universal:** es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

**I) Diseño universal o diseño para todas las personas:** es la actividad por la que se conciben o proyectan desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, programas, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal o diseño para todas las personas» no excluirá los productos de apoyo para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando lo necesiten.

**Algunas definiciones contenidas en el Reglamento (CE) núm. 661/2009** del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.

**«control electrónico de la estabilidad»:** función de control electrónico de un vehículo que mejora la estabilidad dinámica del mismo;

**«sistema de advertencia de abandono del carril»:** sistema que advierte al conductor de que el vehículo ha abandonado involuntariamente el carril por el que circulaba;

**«sistema avanzado de frenado de emergencia»:** sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerar el vehículo a fin de evitar o mitigar una colisión;

**«índice de capacidad de carga»:** una o dos cifras que indican la carga que puede soportar el neumático en montaje simple o gemelo a la velocidad correspondiente a la categoría de velocidad asociada y cuando funciona con arreglo a los requisitos de uso especificados por el fabricante;

**«sistema de control de la presión de los neumáticos»:** sistema instalado en un vehículo capaz de evaluar la presión de los neumáticos o la variación de esta con el paso del tiempo y transmitir la información correspondiente al usuario mientras el vehículo está en marcha;

**«neumático de uso especial»:** neumático destinado a un uso mixto tanto en carretera como fuera de ella o para otros usos especiales;

**«neumático todoterreno profesional»:** neumático de uso especial destinado primordialmente a un uso fuera de carretera en condiciones difíciles;

**«neumático reforzado» o «neumático de carga extra»:** una estructura de neumático de la clase C1 en la que la carcasa está diseñada para soportar una carga superior a la que soportaría un neumático estándar equivalente;

**«neumático de nieve»:** neumático cuyo dibujo o composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en nieve un

comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento;

«**neumático de repuesto de uso provisional de tipo T**»: neumático de repuesto de uso provisional previsto para ser utilizado a una presión de inflado superior a la prescrita para los neumáticos de tipo estándar y de estructura reforzada;

«**usuario de la carretera no protegido**»: peatones, ciclistas y motoristas;

«**indicador del cambio de velocidad**»: un indicador visible que recomienda al conductor el cambio de velocidad;

«**caja de cambios manual**»: una caja de cambios que puede funcionar de modo que el cambio entre todas o algunas de las velocidades es siempre una consecuencia inmediata de una acción del conductor, independientemente de la forma física de su aplicación; esta definición no incluye los sistemas en los que el conductor solo puede preseleccionar una estrategia de cambio de velocidad o limitar el número de velocidades disponibles para la conducción, mientras que los cambios reales de velocidad se inician independientemente de la decisión del conductor de acuerdo con determinados patrones de conducción.

### Definiciones contenidas en Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT

**Accidente de circulación con víctimas**: son aquellos que se producen, o tienen su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y a consecuencia de los mismos, una o varias personas resultan muertas y/o heridas y está implicado al menos un vehículo en movimiento.

**Accidente mortal**<sup>915</sup>: Aquél en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.

**Víctima**: toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.

**Muerto / Fallecido**: toda persona que, como consecuencia del accidente, fallezca en el acto o dentro de los treinta días siguientes.

**Herido**: toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.

**Herido hospitalizado**: toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.

<sup>915</sup> Cuando se produce un accidente mortal, automáticamente, el atestado entra en el juzgado por la vía penal. Pero tras el análisis de las pruebas y las declaraciones de los testigos, se entiende que el siniestro fue fortuito y que, por tanto, no ha lugar para continuar con un proceso penal. Sí queda abierta la vía civil, que es la que va a dirimir las indemnizaciones que puedan corresponder a las familias de las víctimas mortales. Las indemnizaciones económicas corresponden a las compañías aseguradoras.

**Herido no hospitalizado:** toda persona herida en un accidente de circulación a la que no pueda aplicarse la definición de herido grave.

**Definiciones contenidas en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.**

A efectos del presente real decreto únicamente, se entenderá por:

**a) «Servicio de auxilio en vías públicas»:** el conjunto de operaciones y actuaciones necesarias para realizar el auxilio y rescate de un vehículo que, como consecuencia de avería o accidente, ha dejado de tener capacidad para seguir circulando por sí mismo en circunstancias ordinarias.

**b) «Operador de auxilio en vías públicas»:** persona física o jurídica cuya actividad consiste en la realización del servicio de auxilio en vías públicas, consignada como tal en el Registro de Vehículos, e inscrita en el Registro Estatal de Auxilio en Vías públicas y que cuenta con elementos personales y materiales apropiados, en especial, vehículos de auxilio en vías públicas, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones establecidas por la normativa sectorial de transporte terrestre.

**c) «Operario de auxilio en vías públicas»:** operario encargado de las tareas de asistencia, recogida y retirada de vehículos inmovilizados en las vías.

**d) «Vehículo de auxilio en vías públicas»:** conforme a la definición establecida en el punto 05 del apartado D del anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

**e) «Operación de auxilio en vías públicas»:** la acción concreta que desarrolla un vehículo de auxilio en vías públicas y su operario con objeto de proceder al auxilio y rescate de un vehículo inmovilizado en la vía.

**f) «Posición operativa»:** la ubicación donde un vehículo y el operario de auxilio se encuentran en las vías públicas.

**g) «Zona de recogida»:** la ubicación donde se encuentra el vehículo que debe ser objeto de auxilio.

**h) «Destino final»:** la ubicación donde un vehículo y su operario de auxilio en vías públicas depositarán un vehículo objeto de auxilio, para su posterior reparación o continuación de otras labores.

**i) «Tercero»:** empresa responsable de comunicar el geoposicionamiento dinámico del vehículo y los estados durante la operación de auxilio a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, para su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.

# Amando Baños Rodríguez

con la colaboración de Jordi Morales Dumanjó

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

*Revisados y actualizados a 01 de enero de 2022*

### TOMO II

#### Comentarios al articulado

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

Incluye referencias a otras normas que afectan al tráfico y a la seguridad vial y también se encuentra derecho comparado de otros países.

Al actualizarse muy a menudo, se puede solicitar la última versión en el correo: [amando@mun-do-r.com](mailto:amando@mun-do-r.com)

También se pueden consultar otros trabajos relacionados con la seguridad vial y los transportes en [www.traficoytransportes.com](http://www.traficoytransportes.com)

*(En rojo figuran las modificaciones introducidas por la Ley 18/2021 de modificación del Texto Refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial).*

### 1989. PRIMERA LEY. LEY DE BASES

#### LEY DE BASES<sup>916</sup> SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL<sup>917</sup> DE 1989.<sup>918</sup>

*El Código de la Circulación de 1934* era una **norma de rango reglamentario** que tenía como misión, tal como señalaba su **Disposición Preliminar**: “**Unificar los distintos Reglamentos (no unificaba leyes) y disposiciones dictadas hasta la fecha y amoldándolos a los convenios internacionales<sup>919</sup>**”.

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

Hay que tener en cuenta que el artículo 25 CE indica: “*Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta<sup>920</sup> o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento*”.

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

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

<sup>916</sup> **Las Bases** son las siguientes:

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

<sup>917</sup> El título de la Ley además de “tráfico y circulación de vehículos a motor”, incluye “seguridad vial”. Eso hace que muchas veces se denomine, para simplificar, como Ley de Tráfico o como Ley de Seguridad Vial. Esta ley no ha sido derogada e incluso el Texto Refundido 6/2015 tiene que seguir respetándola.

<sup>918</sup> Buena parte del contenido de esta introducción previa al texto de la Ley, (y otros comentarios dispersos por este trabajo), está inspirado en las obras de **Tomás Cano Campos**, Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad Complutense, que figuran en la bibliografía al final de este trabajo y que recomiendo a quienes quieran conocer la normativa de tráfico en profundidad

También en esta edición de los comentarios ha colaborado activamente **Jordi Morales Dumanjó**, Técnico en I+D de siniestros viales y Delegado de P(A)T en Girona, quién se tomó el trabajo de repasar todo el contenido y sugerir numerosos cambios y mejoras.

<sup>919</sup> Los convenios internacionales a los que se refería eran los de París, de 24 de abril de 1926: el Convenio para la circulación internacional por carreteras, ratificado por España el 7 de marzo de 1927, publicado en la “Gaceta de Madrid”, el 26 de marzo de 1927 y con entrada en vigor el 7 de marzo de 1928 y el Convenio Internacional para la circulación de automóviles, ratificado por España el 24 de octubre de 1929, publicado en la “Gaceta de Madrid” el 22 de marzo de 1930 y con entrada en vigor el 24 de octubre de 1930. Estos convenios se complementaron con el Convenio sobre unificación de señalamiento en carreteras, firmado en Ginebra el 30 de marzo de 1931, ratificado por España el 18 de marzo de 1933 y publicado en la “Gaceta de Madrid”, el 5 de abril de 1933.

<sup>920</sup> El 1 de julio de 2015 entró en vigor la reforma del Código Penal, operada por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, que supuso la desaparición de las denominadas faltas que se aplicaban a los hechos delictivos de carácter leve y que fueron sustituidas, en muchos casos, por los nuevos “delitos leves”.

Una vez promulgada la Constitución, se planteó el problema de la inconstitucionalidad del Código de la Circulación, pero éste quedaba fuera de la “reserva de Ley” establecida por la Constitución y en tal sentido se debe citar la Sentencia del Tribunal Constitucional de 7 de mayo de 1981, según la cual la reserva absoluta de la ley no incide en disposiciones o actos nacidos al mundo del Derecho con anterioridad al momento en que la Constitución fue promulgada. Es evidente que sólo hubieran quedado derogadas del Código aquellas disposiciones preconstitucionales que se hubieran encontrado enfrentadas abiertamente a la misma o no hubieran podido ser interpretadas con arreglo a la Constitución por ser de un contenido incompatible con ella, por lo que el tratamiento de la reserva de la Ley por el Tribunal Constitucional permitió el mantenimiento en vigor del Código de la Circulación, como Reglamento de la Ley, en todos aquellos aspectos que, interpretados conforme a la Constitución, no se oponían materialmente a ella, hasta que se dictó la nueva regulación.

El **artículo 19 CE**, dentro de la sección 1ª del Capítulo II, dedicada a los derechos fundamentales, señala que *“los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular<sup>921</sup> por el territorio nacional”*.

El derecho de libre circulación se ejercita sobre un elemento físico, que es la vía pública y muchas veces se hace sobre un vehículo cuya utilización es necesario regular exigiéndole además determinados requisitos y además, quien lo conduce ha de superar, salvo excepciones, determinados trámites.

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

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

La Ley de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial<sup>922</sup> no regula ese derecho fundamental sino una de sus modalidades de ejercicio, la de circular, con cualquier medio, por las vías públicas o de uso público, por lo que no sería de aplicación el artículo 81 CE sino el 53 CE que exige una ley, pero no una que sea orgánica.

En su preámbulo señalaba que *“el fenómeno del **tráfico de vehículos a motor**<sup>923</sup> se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida*

---

<sup>921</sup> *El derecho a circular, al no estar limitado, debe interpretarse como derecho a utilizar cualquier medio o forma que permita ejercerlo: a pie, en automóvil, en tren, en avión...*

<sup>922</sup> *El art. 1b) informa que regula no sólo la circulación de vehículos sino también la de peatones y animales.*

<sup>923</sup> *Vemos como nuestra primera Ley de Seguridad Vial ya comete, en su Preámbulo, el error de referirse únicamente a los vehículos de motor. Aunque un Preámbulo no tenga valor normativo, sin embargo, informa sobre la calidad del contenido de la Ley.*

*La STC 31/2010, en la que resuelve uno de los recursos de inconstitucionalidad interpuestos contra el Estatuto de Autonomía de Cataluña, profundiza en el estudio de la eficacia jurídica del preámbulo de las leyes. Tras citar la STC 36/1981 e insistir en la falta de valor normativo de los preámbulos, realiza una puntualización: **“Ahora bien, carencia de valor normativo no equivale a carencia de valor jurídico, del mismo modo que la imposibilidad de erigirse en objeto directo de un recurso de inconstitucionalidad no supone que los preámbulos sean inaccesibles a un pronunciamiento de nuestra jurisdicción en tanto que posible objeto accesorio de un proceso referido principalmente a una disposición normativa”**. Se observa así que el Alto Tribunal reconoce a los*

cotidiana y que se ha transformado en ***una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación***. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario ***regular*** para que ***aquel ejercicio*** no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública”.

Por eso ese derecho a la libertad de circulación tiene que compaginarse con el ***derecho a la seguridad*** establecido en el art. 17.1 CE.

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

***Son fundamentales*** también los ***Tratados Internacionales*** contemplados en los ***artículos 93 al 96 de la Constitución***, ya que algunas de las disposiciones que de ellos emanan son de aplicación directa en nuestra legislación. Así ocurre con los ***Reglamentos de la UE*** ya que son actos jurídicos definidos por el artículo 288 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU) que ***revisten un alcance general, son obligatorios en todos sus elementos y son directamente aplicables en todos los países de la Unión Europea***.

Por otro lado, el ***artículo 149.1. 21ª CE*** establece que ***el Estado tiene competencia exclusiva*** sobre tráfico y circulación de vehículos a motor<sup>924</sup>.

Para concretar esta competencia, el primer paso normativo fue utilizar la técnica de la Ley de Bases<sup>925</sup> para legislar en materia de tráfico, con fundamento en el ***artículo 82*** de la Constitución que establece que las Cortes podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de ley sobre materias determinadas, no incluidas en el artículo anterior, y que la delegación legislativa deberá otorgarse mediante una Ley de Bases, cuando su objeto sea la formación de textos articulados.

De esta forma, el Congreso de las Diputadas mediante ***la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial***<sup>926</sup>, (BOE núm. 178,

---

*preámbulos una importancia bastante como para poder ser objeto de impugnación e interpretación ante la jurisdicción constitucional.*

<sup>924</sup> *La redacción es defectuosa ya que no queda claro que tenga competencia exclusiva sobre la circulación de peatones, ciclos y vehículos de tracción animal, e incluso sobre tranvías y ciclomotores ya que, en la ley de desarrollo de este artículo, que es actualmente el TRLTSV, no los considera vehículos de motor, aunque actualmente los ciclomotores han pasado a ser vehículos de motor por el Reglamento (UE) 168/2013.*

*El texto indica que “tráfico” y “circulación” son dos aspectos distintos, ya que si fueran iguales bastaba que dijese “tiene competencia exclusiva sobre circulación de vehículos de motor”. El término “tráfico” permite que se pueda añadir cualquier desplazamiento en la vía de otros vehículos, personas o animales.*

*La STC 203/1992 añade al “núcleo de la materia” a todos ellos, por cuando también menciona a todos los vehículos, sus elementos de seguridad y a los peatones y animales.*

<sup>925</sup> *Es interesante observar que una ley de bases no tiene artículos sino bases que en el caso de la Ley de Bases de Tráfico vimos que son nueve, y que un texto articulado recibe ese nombre porque tiene artículos.*

<sup>926</sup> *Vemos que el Art. 149.1. 21ª CE sólo se refiere a tráfico y circulación de vehículos de motor como competencia exclusiva del Estado y no a la seguridad vial, que entendemos que no es una materia distinta, ya que está incluida junto al tráfico y a la circulación de vehículos a motor en el objeto de la Ley, contenido en su artículo 1. También la redacción actual del Código Penal convalida esta opinión al dedicar un Capítulo a los “Delitos contra la Seguridad Vial” en lugar del anterior “Delitos contra la seguridad del tráfico” término que se sigue manteniendo en*

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

Antes de su aprobación por el Gobierno, el Decreto Legislativo fue dictaminado por el Consejo de Estado<sup>927</sup>, tal como obligaba la Disposición Adicional Segunda de la Ley de Bases. Esta Disposición Adicional establecía controles a posteriori del Decreto Legislativo que aprobase el Gobierno para verificar la adecuación del mismo a las Bases, de acuerdo con el **artículo 82.6 CE**, que contempla la posibilidad de que las leyes de delegación puedan establecer fórmulas adicionales de control.

Primero debía ser “conocido” por la Comisión de Justicia e Interior del Congreso de los Diputados y posteriormente por el Pleno del Congreso que no se conformaría con “conocerlo” sino que tenía que “verificar” que se ajustaba a lo previsto en la Ley de Bases.

Una Ponencia del Congreso elaboró un informe considerando que el Gobierno había hecho un uso adecuado de la delegación. Este informe fue examinado por la Comisión de Justicia e Interior y el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó, en su sesión de 12 de julio de 1989, de manera definitiva y de conformidad con lo establecido en el **art. 90 CE** el proyecto de Ley de bases sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Pero eso no impide el control a posteriori que pueden efectuar los Tribunales, cuando alguien demanda que se realice ese control. El órgano jurisdiccional se tiene que encontrar con la situación que le permita apreciar la existencia de un exceso en los términos en los que fue constituida la delegación o un defecto de forma en su elaboración.

La delegación legislativa también es susceptible de control de constitucionalidad por parte del Tribunal Constitucional.

El **artículo único** de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establecía que: *“Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes Bases...”*

---

*las sucesivas reformas de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (aunque esta ley también utiliza en su texto el término “seguridad vial”).*

*También la Comisión que se ocupa del tráfico en el Congreso de los Diputados siempre incluyó el término “seguridad vial” y actualmente su denominación es “Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.*

*Por su parte, el Tribunal Constitucional resolviendo conflicto positivo de competencias estableció que la “la seguridad vial comprende tanto la seguridad activa como la pasiva y, dentro de ésta, la protección de conductores y pasajeros” y que “ambas dimensiones son elementos indisolubles de la seguridad del tráfico y circulación, pues es innegable la repercusión que un accidente o fallo de seguridad en el interior de un vehículo, que afecte a las personas que en él viajan (tanto conductor como pasajeros) puede tener en la conducción del mismo, así como en otros vehículos de su entorno” (SSTC 181/1992, de 16 de noviembre, F. 3).*

<sup>927</sup> *La Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, establece en el art. 21.3 que el Consejo de Estado en pleno deberá ser consultado en los proyectos de decretos legislativos. Se trata de un dictamen preceptivo, sí, pero no vinculante. La propia Ley de Bases se hacía eco de esta previsión al señalarlo en el apartado 1 de la disposición adicional segunda. El Dictamen del Pleno se dio a conocer el 22 de febrero de 1990.*

- **La delegación legislativa constaba de manera expresa** (“se autoriza al Gobierno para que ... apruebe ... el Texto Articulado...”)
- **Se establecía la materia concreta** (“el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”)
- **Se determinaba un plazo preciso para el ejercicio de la delegación** (“para que... apruebe, en el plazo de un año...”)
- **Se delimitaban con suficiente precisión el objeto y alcance de la delegación legislativa y los principios y criterios que habrían de seguirse en su ejercicio** (las nueve bases, una disposición transitoria y dos disposiciones adicionales, determinando la primera de esas bases que el objeto es “establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”)

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

- **Para revestir de rango legal la materia de tráfico**<sup>928</sup>.
- **Para amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración** en la ordenación del tráfico, dando cumplimiento al artículo 25.1 de la Constitución que establece que “nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta (ahora, delito leve) o infracción administrativa, según la **legislación vigente** (exige una ley) en aquel momento”.
- **Para permitir que el Gobierno en el desarrollo de la misma**, disponga de un instrumento normativo idóneo como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de la Ley de Bases y, con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta.

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

Es importante destacar que esta Ley no ha sido derogada.

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

Entonces nos podemos preguntar quien tiene la competencia sobre los vehículos que no son de motor, como es el caso de los ciclos, los tranvías o los vehículos de tracción animal.

El mismo artículo 149, en su apartado 3, dispone lo siguiente:

*“3. Las materias no atribuidas expresamente al Estado por esta Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos. La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas. El derecho estatal será, en todo caso, supletorio del derecho de las Comunidades Autónomas.”*

<sup>928</sup> Esta excusa no era válida ya que se podía haber aprobado con una ley ordinaria.

Es decir, las Comunidades Autónomas podrían haber reclamado en sus estatutos las competencias sobre los vehículos que no son de motor, pero no lo han hecho y por eso siguen correspondiendo al Estado.

## 1990. SEGUNDA LEY. TEXTO ARTICULADO.

### LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR<sup>929</sup> Y SEGURIDAD VIAL.

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

#### CARACTERÍSTICAS DEL TEXTO ARTICULADO

**La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial abandonó ya en su redacción inicial la anterior concepción puramente policial<sup>930</sup> de actuación de la Administración,** para pasar a un planteamiento activo de la misma **orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes,** tanto en carretera como en zonas urbanas, al constituir estos accidentes una innegable secuela negativa del tráfico, tanto en el plano económico y social como en el de la salud y bienestar público.

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

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

---

<sup>929</sup> Como vimos no es solamente una ley para vehículos a motor ya que incluye la regulación de la circulación de tranvías, ciclomotores, ciclos y vehículos de tracción animal.

<sup>930</sup> La opinión pública y los medios de comunicación suelen acusar a las Administraciones con competencias en materia de tráfico de tener un afán recaudador con las multas de circulación.

El Tribunal Supremo en su Sentencia de 17 de julio de 1987(Ar. 6893), contemplando un supuesto de desviación de poder, afirma que «no es finalidad fijada por el ordenamiento jurídico para la seguridad del tráfico la de recaudar impuestos. No cabe, pues, adoptar medidas circulatorias con una finalidad recaudatoria que trasciende el ámbito de la pura regulación del tráfico para penetrar en el terreno tributario».

El desarrollo posterior de la ley<sup>931</sup> se realizó mediante una **pluralidad de reglamentos**<sup>932</sup>: de circulación, de conductores, de vehículos, de vehículos históricos, de escuelas particulares de conductores, de centros de reconocimiento y de procedimiento sancionador, además de numerosos Reales Decretos y Órdenes Ministeriales. La DGT complementa esta normativa con numerosas instrucciones y circulares<sup>933</sup>.

La Ley fue modificada 21 veces. La Ley 6/2014, de 7 de abril, que contiene la última reforma, antes de aprobarse el texto refundido, señalaba en su Disposición Adicional Primera que se autorizaba al Gobierno para aprobar, en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, un texto refundido en el que se integrasen, debidamente regularizados, aclarados y

---

<sup>931</sup> La Ley no quiere entrar en demasiado detalle sobre todos los aspectos del tráfico ya que esa labor se la deja al Gobierno para que lo haga a través de reglamentos de desarrollo de la propia Ley, aprobados por el Consejo de Ministros. Sin embargo, al examinar el TRLTSV vemos que establece pautas de desarrollo en materia de conductores, circulación y procedimiento sancionador, pero apenas se ocupa de los vehículos, de los centros de reconocimiento o de las escuelas particulares de conductores.

<sup>932</sup> Los reglamentos pueden ser impugnados ante la justicia ordinaria. El artículo 47 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común, establece que, "serán nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que vulneren la Constitución, las leyes u otras disposiciones administrativas de rango superior, las que regulen materias reservadas a la Ley, y las que establezcan la retroactividad de disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales".

Se puede interponer "**recurso directo**" ante los órganos de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (art. 25.1 de la Ley 29/1998) contra la disposición general que se considera ilegal, ya que esta jurisdicción controla el sometimiento exacto de la Administración al derecho en todas las actuaciones que realiza en su condición de poder público.

El plazo para la interposición del recurso, establece el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, "será de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación de la disposición impugnada o al de la notificación o publicación del acto que ponga fin a la vía administrativa, si fuera expreso. Si no lo fuera, el plazo será de seis meses y se contará, para el solicitante y otros posibles interesados, a partir del día siguiente a aquél en que, de acuerdo con su normativa específica, se produzca el acto presunto". Por lo que, transcurridos los mencionados plazos, ya no se podrá presentar recurso por esta vía.

Por otro lado, también se pueden recurrir los **actos dictados en aplicación de la disposición reglamentaria** presuntamente ilegal, acudiendo al llamado "**recurso indirecto**", cuyo fundamento será que tales disposiciones no son conformes a Derecho (artículo 26 de la Ley 29/1998). Asimismo, el **artículo 26.2 de la Ley 29/1998** establece que "la falta de impugnación directa de una disposición general o la desestimación del recurso que frente a ella se hubiera interpuesto **no impiden** la impugnación de los actos de aplicación con fundamento en lo dispuesto en el apartado anterior".

La interposición del recurso indirecto se convierte en la única posibilidad de impugnación **cuando ya no sea posible interponer el recurso directo** por haber transcurrido el plazo de interposición del mismo o, en el caso de que el recurso directo hubiese sido en algún momento anterior desestimado. Este recurso no se encuentra delimitado por ningún plazo.

En este caso, la legitimación del recurrente está limitada a los interesados y además solo podrá aducir cuestiones de ilegalidad material, esto es, que el contenido del reglamento no se ajusta a la ley o a la Constitución, pero no vulneraciones formales o de procedimiento (falta de dictamen preceptivo, omisión de información pública, etc.).

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, en su art. 4 establece que, en su calidad de Administraciones públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, les corresponde la potestad reglamentaria. Por ello las ordenanzas en su carácter de reglamento también pueden ser impugnadas.

<sup>933</sup> La DGT está colgando en Internet las circulares e instrucciones que va publicando, abandonando su "secretismo" anterior y también se pueden descargar de numerosas páginas relacionadas con la actividad policial. Sería magnífico que cada 01 de enero publicase una relación de las que siguen vigentes.

Es importante que las administraciones den a conocer con facilidad las disposiciones que afectan a los ciudadanos e incluso la que les puede afectar en el futuro.

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su art. 133 dispone: "(...) en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma".

armonizados, el texto articulado de la Ley sobre Tráfico incluyendo las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

## 2015. TERCERA LEY . TEXTO REFUNDIDO.

### LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL.

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

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

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

**El texto refundido fue modificado por la Ley 18/2021**, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos (BOE núm. 304, de 21 de diciembre).

El TRLTSV consta de **115 artículos**<sup>934</sup> **encuadrados en seis Títulos más uno Preliminar**. Cada uno de los Títulos se dedica a un aspecto básico de la circulación de vehículos a motor y de la seguridad vial.

El contenido y estructura básica del TRLTSV es la siguiente:

#### **Título preliminar. Disposiciones generales (objeto de la Ley y ámbito de aplicación).**

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

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

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

<sup>934</sup> Destaca el crecimiento en artículos de la ley, pasando de los 84 que figuraban en la primera redacción de 1990 a los 115 de la última modificación en 2015

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

## **Título II. Normas de comportamiento en la circulación**

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

## **Título III. Señalización<sup>935</sup>.**

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

## **Título IV. Autorizaciones administrativas.**

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

## **Título V. Régimen sancionador.**

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

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

Crea este Registro y define su finalidad.

---

<sup>935</sup> Véase la pirámide jerárquica sobre señalización al principio del tercer tomo de este trabajo.

Seguidamente vienen **17 Disposiciones adicionales:**

- 1) La primera se ocupa de los permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial.
- 2) La segunda, de las comunidades autónomas con competencias traspasadas en materia de tráfico.
- 3) La tercera, de los cursos para conductores profesionales.
- 3 bis) La tercera bis, del control de sustancias que puedan perturbar el desempeño de la conducción profesional.
- 3 ter) *La tercera ter, de los cursos de concienciación y sensibilización.*
- 4) La cuarta, de la obligación de destinar las sanciones económicas a la financiación de la seguridad vial.
- 5) La quinta, de las notificaciones en comunidades con competencias transferidas.
- 6) La sexta, de las condiciones básicas y de la accesibilidad para las personas con discapacidad.
- 7) La séptima, de la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas
- 8) La octava, de la documentación correspondiente a otras administraciones públicas.
- 9) La novena, de la baja definitiva por traslado del vehículo a otro país.
- 10) La décima, de las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial.
- 11) La undécima, de la integración y coordinación de notificaciones a través del TESTRA y de la DEV.
- 12) La duodécima, de la situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.
- 13) La decimotercera, de la protección de datos de carácter personal.
- 14) La decimocuarta, de la colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.
- 15) La decimoquinta, del uso de dispositivos antiarranque.

Después, vienen **5 disposiciones transitorias:**

- 1) La primera, trata de la matriculación definitiva de vehículos en España.
- 2) La segunda de la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV).
- 3) La tercera de los límites de velocidad para los vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas.
- 4) La cuarta de la recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.
- 5) La quinta de la consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

Prosigue la Ley con **4 disposiciones finales**:

- 1) La primera se ocupa del título competencial que permite elaborar la Ley.
- 2) La segunda, de las habilitaciones normativas.
- 2 bis)** La segunda bis, se ocupa del incremento de las plantillas de examinadores de la DGT.
- 3) La tercera, de las habilitaciones otorgadas al Ministro del Interior.

Finaliza la Ley con **8 Anexos**:

**Anexo I.** *Conceptos básicos.*

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

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

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

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

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

**Anexo VII.** *Notificaciones.*

**Anexo VIII.** *Cursos de conducción segura y eficiente.*

## **MODIFICACIONES A LA LEY DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL**

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

**Esta ley (o sus anexos) fue modificada 21 veces y fue sustituida por una nueva ley en la que, manteniendo sus contenidos, se han reenumerado sus artículos y cambiado ligeramente de nombre. Por ello no deja de ser una reforma de la existente. Estas modificaciones fueron introducidas por:**

2. Ley 5/1997, de 24 de marzo (BOE núm. 72, de 25 de marzo),
3. Real Decreto-ley 12/1997, de 1 de agosto (BOE núm. 196, de 16 de agosto),
4. Ley 59/1997, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),
5. Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999),
6. Ley 11/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril),
7. Ley 43/1999, de 25 de noviembre (BOE núm. 283, de 26 de noviembre),
8. Ley 55/1999, de 29 de diciembre (BOE núm. 312, de 30 de diciembre),
9. Resolución de 22 de octubre de 2001, de la Subsecretaría de Interior (BOE núm. 263, de 2 de noviembre).
10. Ley 19/2001, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre),
11. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre),
12. Ley 62/2003, de 30 de diciembre (BOE núm. 313, de 31 de diciembre),
13. Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE núm. 172, de 20 de julio),

14. Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre (BOE núm. 288, de 1 de diciembre),
15. Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm. 283, de 24 de noviembre),
16. Ley 25/2009, de 22 de diciembre (BOE núm. 308, de 23 de diciembre),
17. Ley 37/2010, de 15 de noviembre (BOE núm. 277, de 16 de noviembre),
18. Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo (BOE núm. 55, de 5 de marzo),
19. Real Decreto 776/2011, de 3 de junio (BOE núm. 133, de 4 de junio),
20. Real Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo (BOE núm. 126, de 26 de mayo),
21. Ley 17/2012, de 27 de diciembre (BOE núm. 312, de 28 de diciembre),
22. Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril),
23. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (BOE núm. 261, de 31 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.
24. Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**<sup>937</sup>

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

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

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

**En segundo lugar, se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales**<sup>938</sup>, al mismo tiempo que se ha realizado una exhaustiva labor<sup>939</sup> para unificar el uso de ciertos términos que se venían usando a lo largo del texto de manera diferente<sup>940</sup>, al objeto de dotarlo de la necesaria cohesión interna.

---

<sup>936</sup> Abreviaturas utilizadas: **AGE** (Administración General del Estado); **AP** (Audiencia Provincial); **DLE** (Diccionario de la Lengua Española, que sustituyó al Diccionario de la Real Academia Española); **EEE** (Espacio Económico Europeo); **FEMP** (Federación Española de Municipios y Provincias); **LBRL** (Ley Reguladora de Bases del Régimen Local); **LECRim** (Ley de Enjuiciamiento Criminal); **LOPSC** (Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana); **LPACAP** (Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas); **LRCSVM** (Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor); **LRJSP** (Ley de Régimen Jurídico del Sector Público); **LTSV** (Real Decreto Legislativo 339/1990); **RGCir** (Reglamento General de Circulación); **RGCond** (Reglamento General de Conductores); **RGV** (Reglamento General de Vehículos); **TRLTSV** (Texto refundido de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial contenido en el Real Decreto Legislativo 6/2015); **TS** (Tribunal Supremo); **UE** (Unión Europea); **VMP** (Vehículo de movilidad personal).

<sup>937</sup> El texto refundido entró en vigor el 31.01.2016 y aunque lo deroga formalmente, se limita prácticamente a adaptar el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, viéndose obligado a mantener su contenido, incluyendo sus numerosas modificaciones posteriores, y además debe seguir respetando las Bases de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente y que fue la que autorizó al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultaban de dichas bases, aprobase un texto articulado en 1990.

<sup>938</sup> Estas correcciones gramaticales, como se verá a lo largo de estos comentarios, no quedaron bien resueltas.

<sup>939</sup> Esta frase es muy poco afortunada porque no se ha hecho esa labor.

<sup>940</sup> El Poder Ejecutivo, en la exposición de motivos, critica al gobierno que aprobó en su día el Real Decreto Legislativo 339/1990 y a los legisladores que fueron aprobando leyes modificativas de ese Real Decreto, por la mala técnica legislativa, al afirmar que se ve obligado a unificar el sentido de algunos términos, a clarificar el contenido de algunos artículos y a dividir algunos otros.

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

También cabe destacar la nueva ordenación en artículos diferentes de una serie de cuestiones de especial trascendencia para los ciudadanos<sup>941</sup> como es la pérdida y recuperación de puntos, así como la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir, ya sea por desaparición de los requisitos para su otorgamiento o por pérdida del crédito de puntos, con la consiguiente obtención de nueva autorización.

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

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

**En tercer lugar, se ha adaptado su contenido a las siguientes leyes:** Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público<sup>942</sup> y Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, que convierte al BOE en un tablón edictal único<sup>943</sup>, pasando a ser voluntaria la publicación en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico.

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

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

---

<sup>941</sup> Aunque habla en general de los ciudadanos, vemos como la Ley tiene tendencia seguidamente a ocuparse sobre todo de los conductores de vehículos de motor.

<sup>942</sup> Estas dos leyes derogaron, a partir del 02.10.2016 la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

<sup>943</sup> Mediante el Real Decreto 385/2015, de 22 de mayo, se modificó el Real Decreto 181/2008, de 8 de febrero, de ordenación del diario oficial "Boletín Oficial del Estado", con el fin de establecer, desde el 01.06.2015, un Tablón Edictal Único que se publicaría dentro del propio BOE simplificando de ese modo las comunicaciones entre la Administración y los ciudadanos. La publicación del Edicto implica que el ciudadano se tiene que dar por notificado y empiezan a contar los plazos para alegar, pagar o ejercer los derechos que pueda tener si lo estima oportuno.

Para ello, en línea con la jurisprudencia constitucional, **estos cambios se han limitado a colmar lagunas, eliminar discordancias y antinomias<sup>944</sup> detectadas en la regulación precedente<sup>945</sup>**, con el objetivo de lograr así que el texto refundido resulte coherente<sup>946</sup> y

<sup>944</sup> Según el DLE son contradicciones entre dos preceptos legales.

<sup>945</sup> Es una declaración de buenas intenciones, pero van a ser los tribunales quienes acaben diciendo si se han producido o no excesos en la elaboración del texto refundido.

<sup>946</sup> Si se confirmase la modificación de la Constitución para adaptarla al lenguaje inclusivo, seguidamente todas las leyes que se aprobasen y las existentes tendrían también que respetar esta tendencia. Seguramente aparecería una disposición en las nuevas leyes indicando que se habían adaptado al lenguaje inclusivo.

Es interesante notar que, en el caso de la Ley de Seguridad Vial, aun siendo poco extensa, habría que modificar el texto actual en, **al menos**, lo siguiente:

- a) **“conductor”** o **“conductores”** figuran 172 veces y tendrían que sustituirse por “conductor o conductora” y en otros casos por “conductores o conductoras”.
- b) **“el titular”** o **“los titulares”** aparecen 49 veces y deberían cambiarse por “el titular o la titular” y “los titulares o las titulares”.
- c) **“infractor”** o **“infractores”** están presentes 18 veces y también habría que reemplazarlos por “infractor o infractora” o en el caso del plural por “infractores e infractoras”.
- d) **“ministro”** o **“ministros”** se encuentran 11 veces y de nuevo habría que poner “ministro o ministra” o bien “ministros y ministras” e incluso si hubiera un número mayor de ministras que de ministros habría que decir “ministra o ministro” y “ministras o ministros”.
- e) **“usuarios”** figura 49 veces (siempre en plural) y tendría que sustituirse por “usuarios y usuarias”.
- f) **“el agente”** o **“los agentes”** aparecen 31 veces y también el texto de la ley debiera contener “el agente o la agente” y en otros casos “los agentes o las agentes”.
- g) **“Jefe de Tráfico”** figura 3 veces en singular y 4 en plural y tendría que leerse “Jefe o Jefa de Tráfico” y “Jefes y Jefas de Tráfico”.
- h) **“peatón”** o **“peatones”** figura 25 veces y tendría que figurar “peatón o peatona” y “peatones y peatonas”.
- i) **“los ciclistas”** aparece una vez y tendría que decir “los ciclistas y las ciclistas”.
- j) **“alcalde”** figura una vez en singular y 3 en plural y por ello debiera decirse “alcalde o alcaldesa” y “alcaldes o alcaldesas”.
- k) **“pasajero”** figura 3 veces en singular y 6 veces en plural y tendrían que ser sustituidos por “pasajero o pasajera” y “pasajeros o pasajeras”.
- l) **“director”** aparece 2 veces en singular y 1 en plural y habría que escribir “director o directora” y “directores o directoras”.
- m) **“denunciado”** aparece 13 veces como sustantivo y debería ser sustituido por “denunciado o denunciada”.
- n) **“profesores”** se encuentra 2 veces y tendría que decir “profesores o profesoras”.
- o) **“facultativos”** está presente 2 veces y debería escribirse “facultativos o facultativas”.
- p) **“niño”** y **“niños”** aparece una vez cada uno y serían sustituidos por “niño o niña” y “niños o niñas”.
- q) **“ancianos”** aparece una vez y tendría que decir “ancianos o ancianas”.
- r) **“condenado”** aparece 2 veces y sería sustituido por “condenado o condenada”.
- s) **“sancionado”** figura 3 veces en singular y 4 en plural y serían reemplazados por “sancionado o sancionada” o “sancionados y sancionadas”.
- t) **“legislador”** aparece una vez y debiera decir “legislador o legisladora”.
- u) **“obligado”** y **“obligados”** aparece 23 veces en singular y 7 en plural y tendrían que sustituirse por “obligado u obligada” y por “obligados u obligadas”.
- v) **“interesado”** aparece 13 veces y debería sustituirse por “interesado o interesada”.
- w) **“determinados”** va unido a la palabra usuarios 6 veces y se reemplazaría con “determinados usuarios y determinadas usuarias”.
- x) **“responsables subsidiarios”** aparece 2 veces y habría que indicar “responsables subsidiarios” o “responsables subsidiarias”.

Si se hiciese lo mismo con el RGCir o el RGCond los cambios serían mucho más amplios.

Habría que tener cuidado en los títulos de los artículos, ya que, por ejemplo, si pone “comportamiento de los peatones” podría alguien alegar que no incluye a las mujeres y las señales también tendrían que modificarse ya que si dice “entrada prohibida a peatones” las mujeres podrían pasar, al ser peatonas.

Una alternativa es sustituir palabras que tienen masculino y femenino por otras que no se identifican con un género, por ejemplo, sustituir “conductor o conductora” por “persona que conduce”, “quien conduce”, “cualquiera que conduce”, “peatón y peatona” por “persona que transita (así también se incluirían a los discapacitados)” o “usuario o usuaria vial” por “participante en el tráfico”, aunque en estos casos se corre el riesgo de que la gente hable de una forma que no coincida con lo dispuesto en las normas. Pero esto en España no es ninguna novedad

sistemático, además de introducir normas adicionales y complementarias necesarias para precisar su sentido, conforme a los debidos límites de actuación y sin sobrepasar, en ningún caso, lo que supondría una vulneración de la autorización del legislador.

Esta norma ha sido informada por el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad<sup>947</sup> Sostenible<sup>948</sup>, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.2.d)<sup>949</sup> del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, de acuerdo con el Consejo de Estado<sup>950</sup> y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de octubre de 2015,

## **DISPONGO:**

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

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

### **Disposición adicional primera.** Referencias normativas.

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

En particular, las referencias al Consejo Superior de Seguridad Vial<sup>951</sup> se entenderán realizadas al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

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

---

*en materias relacionadas con el tráfico, ya que por ejemplo nadie suele decir “impuesto sobre vehículos de tracción mecánica” sino “impuesto de circulación”; el “impuesto especial sobre determinados medios de transporte” es sustituido por “impuesto de matriculación”; el “seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor” se conoce popularmente como “seguro del coche”; para decir “me compré un turismo” se emplea “me compré un coche” y en lugar de “estacionar”, la mayoría dice “aparcar”.*

*Se deberían evitar igualmente términos forzados como, por ejemplo, llamar jineta a una mujer que va sobre un animal de montura, ya que amazona es un término válido y es mucho más apropiado.*

<sup>947</sup> El TRLTSV sólo se refiere a la movilidad cuando se ocupa del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, de la Conferencia Sectorial y para referirse a los problemas de movilidad de las personas discapacitadas, con lo que vemos que salvo estas excepciones el término movilidad no aparece en el articulado. También la palabra sostenible sólo aparece en relación con el Consejo Superior y la Conferencia Sectorial mientras que el término sostenibilidad no figura en el texto de la Ley.

<sup>948</sup> En Iberoamérica se utiliza más el término “sustentable”.

<sup>949</sup> Este apartado de la ley de seguridad vial de 1990 disponía que el Consejo Superior ejercería la función de “Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales que afecten al tráfico y la seguridad vial o movilidad sostenible”.

<sup>950</sup> El dictamen fue aprobado el 29.10.2015.

<sup>951</sup> No tiene sentido este apartado porque el texto articulado ya contenía la modificación del nombre del Consejo desde la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE núm. 85, de 8 de abril).

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

**Disposición derogatoria única.** Derogación normativa<sup>952</sup>.

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

En particular, **queda derogada la disposición final quinta de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación**, en lo que afecta a la entrada en vigor del contenido de la disposición final segunda de la misma Ley 35/2015<sup>953</sup>, de 22 de septiembre.

**Disposición final única.** Entrada en vigor.

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

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

Dado en Madrid, el 30 de octubre de 2015.

FELIPE R.

El Ministro del Interior,

JORGE FERNÁNDEZ DÍAZ

## ÍNDICE

### **Título preliminar. Disposiciones generales.**

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Artículo 3. Conceptos básicos.

---

<sup>952</sup> El texto refundido tiene la virtud de que por medio de esta disposición ha quedado, hasta que se aprueben nuevas leyes en materia de tráfico, como única norma legal.

La legislación es uno de los ejes básicos de actuación en materia de seguridad vial junto con la propaganda y las publicaciones de carácter pedagógico dirigidas también al conjunto de la población a lo que hay que añadir el conjunto formado por la formación y la educación vial y las actuaciones en materia de infraestructuras y actividades industriales relacionadas con la circulación de vehículos.

<sup>953</sup> Se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.

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

### **Capítulo I. Competencias.**

Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado.

Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior.

Artículo 6. Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Artículo 7. Competencias de los municipios.

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

Artículo 8. Composición y funciones.

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

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

## **Título II. Normas de comportamiento en la circulación.**

### **Capítulo I. Normas generales.**

Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos.

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

Artículo 11.bis). Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado

Artículo 12. Obras y actividades prohibidas.

Artículo 13. Normas generales de conducción.

Artículo 14. Bebidas alcohólicas y drogas.

### **Capítulo II. Circulación de vehículos.**

#### **Sección 1.ª Lugar en la vía.**

Artículo 15. Sentido de la circulación.

Artículo 16. Utilización de los carriles.

Artículo 17. Utilización del arcén.

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

Artículo 19. Refugios, isletas o dispositivos de guía.

Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías.

### **Sección 2.ª Velocidad.**

Artículo 21. Límites de velocidad.

Artículo 22. Distancias y velocidad exigible.

### **Sección 3.ª Preferencia de paso.**

Artículo 23. Normas generales.

Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente.

Artículo 25. Conductores, peatones y animales.

Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.

Artículo 27. Vehículos en servicio de urgencia.

### **Sección 4.ª Incorporación a la circulación.**

Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación.

Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.

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

Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.

Artículo 31. Cambios de sentido.

Artículo 32. Marcha atrás.

### **Sección 6.ª Adelantamiento.**

Artículo 33. Normas generales.

Artículo 34. Precauciones previas.

Artículo 35. Ejecución.

Artículo 36. Vehículo adelantado.

Artículo 37. Prohibiciones.

Artículo 38. Supuestos especiales.

### **Sección 7.ª Parada y estacionamiento.**

Artículo 39. Normas generales.

Artículo 40. Prohibiciones.

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

Artículo 41. Normas generales.

Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.

### **Sección 9.ª Utilización del alumbrado.**

Artículo 43. Uso obligatorio.

### **Sección 10.ª Advertencias de los conductores.**

Artículo 44. Normas generales.

### **Capítulo III. Otras normas de circulación.**

Artículo 45. Puertas.

Artículo 46. Apagado de motor.

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

Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción.

Artículo 49. Peatones.

Artículo 50. Animales.

Artículo 51. Obligaciones en caso de accidente o avería.

Artículo 52. Publicidad.

### **Título III. De la señalización.**

Artículo 53. Normas generales.

Artículo 54. Preferencia.

Artículo 55. Formato.

Artículo 56. Lengua.

Artículo 57. Mantenimiento.

Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración.

## **Título IV. Autorizaciones administrativas.**

### **Capítulo I. Autorizaciones en general.**

Artículo 59. Normas generales.

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

### **Capítulo II. Autorizaciones para conducir.**

Artículo 61. Permisos y licencias de conducción.

Artículo 62. Centros de formación y reconocimiento de conductores.

Artículo 63. Asignación de puntos.

Artículo 64. Pérdida de puntos.

Artículo 65. Recuperación de puntos

### **Capítulo III. Autorizaciones relativas a los vehículos.**

Artículo 66. Permisos de circulación.

Artículo 67. Otra documentación.

Artículo 68. Matrículas.

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

Artículo 69. Nulidad y lesividad.

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

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

Artículo 72. Suspensión cautelar.

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

## **Título V. Régimen sancionador.**

Capítulo I. Infracciones.

Artículo 74. Disposiciones generales.

Artículo 75. Infracciones leves.

Artículo 76. Infracciones graves.

Artículo 77. Infracciones muy graves.

Artículo 78. Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.

Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.

## **Capítulo II. Sanciones.**

Artículo 80. Tipos.

Artículo 81. Graduación.

## **Capítulo III. Responsabilidad.**

Artículo 82. Responsables.

## **Capítulo IV. Procedimiento sancionador.**

Artículo 83. Garantías procedimentales.

Artículo 84. Competencia.

Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales.

Artículo 86. Incoación.

Artículo 87. Denuncias.

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

Artículo 89. Notificación de la denuncia.

Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

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

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

Artículo 93. Clases de procedimientos sancionadores.

Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado.

Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario.

Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario.

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

Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.

Artículo 98. Infracciones.

Artículo 99. Punto de contacto nacional.

Artículo 100. Intercambio de datos.

Artículo 100 bis. Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico.

Artículo 101. Carta de información.

Artículo 102. Documentos.

### **Capítulo VI. Medidas provisionales y otras medidas.**

Artículo 103. Medidas provisionales.

Artículo 104. Inmovilización del vehículo.

Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.

Artículo 106. Tratamiento residual del vehículo.

Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.

### **Capítulo VII. Ejecución de las sanciones.**

Artículo 108. Ejecución.

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

Artículo 110. Cobro de multas.

Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas.

### **Capítulo VIII. Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes.**

Artículo 112. Prescripción y caducidad.

Artículo 113. Anotación y cancelación.

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

Artículo 114. Creación.

Artículo 115. Finalidad.

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

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

**Disposición adicional tercera.** Cursos para conductores profesionales.

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

**Disposición adicional tercera bis.** Control de consumo de sustancias que pueden perturbar el desempeño de la conducción profesional.

**Disposición adicional tercera ter.** Cursos de concienciación y sensibilización.

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

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

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

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

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

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

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

**Disposición adicional duodécima.** Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.

**Disposición adicional decimotercera.** Protección de datos de carácter personal.

**Disposición adicional decimocuarta.** Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico.

**Disposición adicional decimoquinta.** Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.

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

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

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

**Disposición transitoria cuarta.** Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.

**Disposición transitoria quinta.** Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.

**Disposición final primera.** Título competencial.

**Disposición final segunda.** Habilitaciones normativas.

**Disposición final segunda bis.** Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico.

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

**Anexo I.** Conceptos básicos.

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

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

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

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

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

**Anexo VII.** Carta de información.

## **TÍTULO PRELIMINAR**

### **Disposiciones generales**

#### **Artículo 1. Objeto**

1. Esta ley tiene por objeto regular<sup>954</sup> el tráfico, **la circulación de todos los vehículos**<sup>955</sup> y la seguridad vial.

<sup>956</sup> (*Libertad de circulación*).

<sup>957</sup> (*Convenciones Internacionales*).

2. A tal efecto, regula:

---

<sup>954</sup> Era necesario revestir con **rango de ley** una de las modalidades de ejercicio del derecho fundamental contemplado en el **artículo 19 de la Constitución**: "Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional". El artículo 53 CE exige que sólo por ley, podrán **regularse el ejercicio** de los derechos y libertades reconocidos en el Capítulo II del Título I (derechos fundamentales) y uno de esos derechos es el contemplado en el artículo 19, la libertad de circulación.

<sup>955</sup> **Esta modificación hecha por la Ley 18/2001 entra en vigor el 21.03.2022.**

La Disposición final primera del TRLTSV señala que: "Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21ª CE." Debiera haber añadido "y de acuerdo a lo previsto en los art. 19 (libertad de residencia y circulación) y 53 (el ejercicio de los derechos y libertades fundamentales tienen que regularse por ley) de la Constitución.

Es llamativo que la CE en su art. 149.1.21) sólo otorga competencia exclusiva al Estado en la regulación del tráfico y circulación de vehículos a motor y luego ese mismo art. señala en su apartado 3 que "Las materias no atribuidas expresamente al Estado por esta Constitución podrán corresponder a las Comunidades Autónomas, en virtud de sus respectivos Estatutos. La competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas", por ello **sorprende que dado el interés de la C.C.A.A. en asumir competencias**, ninguna haya reparado en que **podían haber tratado** de incluir en sus Estatutos de Autonomía la regulación del tráfico y circulación de ciclomotores (ahora éstos ya no, porque, a causa de la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013, los ciclomotores han pasado a tener la consideración de vehículos de motor), tranvías y vehículos para personas de movilidad reducida, además de los vehículos de tracción animal, los ciclos y los vehículos de movilidad personal (VMP).

El TC considera integrado en el título relativo al tráfico y a la circulación de vehículos a motor (SSTC 203/1992; 181/1992):

-Las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre, se califican como "núcleo fundamental" de esta materia), así como aquellas otras "actividades conexas" que, por razones de finalidad con las primeras, tienden a garantizar de forma directa e inmediata la "seguridad vial activa y pasiva".

<sup>956</sup> Ya que el TRLTSV regula una modalidad del ejercicio de uno de los derechos fundamentales, es decir, regula la libertad de circulación por las vías públicas y las privadas de uso público, debiera hacer alguna referencia a este asunto. Por ejemplo, la Ley de Tránsito Argentina (Ley núm. 24.449) en su art. 3º que se ocupa de la "Garantía de libertad de tránsito" establece que "Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente".

<sup>957</sup> Debía haber hecho referencia a que esta ley respeta las Convenciones Internacionales firmadas por España, entre otras, las que se ocupan de la circulación y la señalización vial.

- a) **El ejercicio de las competencias**<sup>958</sup> que, de acuerdo con la Constitución Española<sup>959</sup> y los estatutos de autonomía, corresponden en tales materias a la Administración General del Estado<sup>960</sup>, y a las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en esta materia<sup>961</sup>, así como la determinación de las que corresponden en todo caso a las entidades locales<sup>962</sup>.

---

<sup>958</sup> Frente a la creencia popular de que la DGT monopoliza las competencias en todo lo relativo al tráfico y la seguridad vial, tenemos que recordar que ni siquiera se ocupa de la señalización y mantenimiento de las vías.

**Las competencias se distribuyen de la siguiente forma:**

- a) **Expropiación de terrenos, estudio y ejecución de una vía:** el Estado, las C.C.A.A., las Provincias y los Ayuntamientos. Algunas veces una administración debe pedir permiso a otra, por ejemplo, cuando una vía autonómica va a desembocar en una vía de titularidad del Estado.
- b) **Señalización fija:** El titular de la vía. Incluye la identificación de las carreteras y de las calles. La Red de Carreteras Europeas comprende el conjunto de carreteras que discurren por los países del continente europeo. Tiene su propia nomenclatura y numeración, con ello se pretende unificar la numeración de las carreteras europeas. La responsabilidad corresponde a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE).
- c) **Mantenimiento de la vía:** El titular de la misma: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, C.C.A.A., diputaciones, cabildos, ayuntamientos....
- d) **Señalización variable:** La DGT (en el País Vasco y Cataluña, los servicios correspondientes), a través de los paneles de mensaje variable.
- e) **Regulación y vigilancia:** En vías interurbanas, la DGT; en el País Vasco y Cataluña, sus servicios autonómicos; en vías urbanas, los ayuntamientos.
- f) **Permisos y licencias de conducción y documentación de los vehículos, incluidas las matrículas:** La DGT tiene la responsabilidad exclusiva en todo el territorio nacional.
- g) **Permiso por puntos:** la regulación corresponde a la DGT, aunque en los cursos también son competentes los servicios de tráfico de Cataluña y el País Vasco, en sus territorios.
- h) **Convenios Internacionales:** Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.
- i) **Programación de la enseñanza de la seguridad vial:** Ministerio de Educación y Formación Profesional.
- j) **Delitos:** Los Tribunales sancionan los delitos de tráfico (grandes excesos de velocidad y alcohol, drogas, conducción especialmente temeraria). La DGT no interviene al no ser una infracción administrativa.
- k) **Vehículos:** Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en todo lo relacionado con las características técnicas, regulación de la ITV, homologaciones, etc. Curiosamente el Ministerio de Sanidad, con motivo del COVID, publicó la Orden Orden SND/413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos. Una orden muy polémica porque, en su apartado segundo, no contaba los plazos desde cuando se pasaba la ITV, sino desde cuando se habría tenido que pasar de no existir la prórroga por el COVID.
- l) **Talleres:** La inspección corresponde a las Consejerías Autonómicas con competencias en Industria y Consumo.
- m) **Emergencias:** Los 112 de las comunidades autónomas (y algunos ayuntamientos) gestionan la movilización de las ambulancias y bomberos para atender a las víctimas de los accidentes de tráfico.

<sup>959</sup> El artículo 149.1. 21ª señala que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

<sup>960</sup> Art. 4 del TRLTSV.

<sup>961</sup> Debía hacer alguna referencia a cuáles son las Comunidades Autónomas con competencias transferidas en materia de tráfico.

<sup>962</sup> La determinación está contenida en el artículo 25, apartados b), d), f) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local. El TRLTSV viene a detallar y desarrollar los contenidos de aquella ley, especialmente en su artículo 7.

- b) **Las normas de circulación** para los vehículos<sup>963</sup>, así como las que por razón de seguridad vial rigen para la circulación de peatones y animales<sup>964</sup> por las vías de utilización general<sup>965</sup>, estableciéndose a tal efecto los derechos<sup>966</sup> y obligaciones de los usuarios de dichas vías.
- c) **Los elementos de seguridad activa y pasiva<sup>967</sup>** y su régimen de utilización, así como las **condiciones técnicas de los vehículos** y de **las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial**.
- d) **Los criterios de señalización** de las vías de utilización general<sup>968</sup>.
- e) **Las autorizaciones<sup>969</sup>** que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación, otorga la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente a motor<sup>970</sup>, así como las **medidas cautelares<sup>971</sup>** que adopte con el mismo fin<sup>972</sup>.

<sup>963</sup> Es llamativo que para peatones y animales las normas de circulación se dicten por razones de seguridad vial y no se apliquen esas razones en la circulación de vehículos.

<sup>964</sup> Debiera referirse a "animales acompañados".

<sup>965</sup> Aquí simplifica el contenido del artículo 2 abreviándolo enormemente al denominar las vías a las que afecta la normativa de tráfico como "vías de utilización general".

<sup>966</sup> El artículo 19 de la CE indica que "Los españoles tienen derecho... a circular por el territorio nacional" y el circular a pie, a caballo o en vehículos, es una de las modalidades del ejercicio de ese derecho, y esto es lo que va a ser desarrollado por el TRLTSV.

Las normas de circulación establecen ciertos privilegios para ciertos usuarios como por ejemplo los ciclistas y ciclomotoristas que pueden, en ciertos casos, circular en paralelo o para los usuarios de los carriles VAO.

También establecen limitaciones para algunos usuarios como la prohibición de que peatones, ciclistas, vehículos de tracción animal y vehículos especiales agrícolas puedan circular por las autopistas.

<sup>967</sup> Las afirmaciones de este párrafo no se corresponden con el contenido de la ley. El TRLTSV apenas se ocupa de estos aspectos en los artículos 13 y 47 al referirse a la seguridad pasiva que proporcionan el casco, el cinturón y los SRI; respecto a la seguridad activa, trata, en el artículo 43.2a) de la utilización de luces diurnas en las motocicletas, y con respecto a las condiciones técnicas apenas las cita en el artículo 10.3).

Tampoco presta atención a los neumáticos ya que esta palabra no figura en la Ley y solo una vez en el RGCir al nombrar la señal S-21.1, en la que el legislador se ha olvidado de incluir a los trenes de carretera.

<sup>968</sup> Están en las siguientes disposiciones:

a) **Orden de 16.07.1987**, por la que se aprueba la Norma 8.2-IC sobre "**Marcas Viales**" (BOE núm. 185, de 4 de agosto).

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

c) **Orden FOM/534/2014**, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC, sobre "**Señalización Vertical** de la Instrucción de Carreteras" (BOE núm. 83, de 5 de abril).

d) **Orden FOM/273/2016**, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC **Trazado**, de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 55, de 4 de marzo).

e) **Catálogo de Señales Verticales de Circulación: Tomos I y II** (Dirección General de Carreteras, 1992).

<sup>969</sup> Permisos y licencias de conducción, tarjeta ITV, permiso de circulación...

<sup>970</sup> Al estar incluidos los ciclomotores en esas autorizaciones previas, sería mejor que dijese: "con la circulación de vehículos, excepto ciclos y vehículos de tracción animal".

<sup>971</sup> A pesar de que la ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, indicó en el apartado VI de su Preámbulo que se cambiaba los términos "medidas cautelares" para pasar a ser "medidas provisionales", sin embargo, esa misma ley, en su artículo 91 los siguió manteniendo y lo mismo sucedió posteriormente ya que la Ley de Seguridad Vial de 1990 en su última reforma en los artículos 1 y 91 siguió usándolos y el TRLTSV lo sigue haciendo en los artículos 1 y 111.

Incluso la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, aunque utiliza "medidas provisionales" 10 veces, sigue utilizando 1 vez "medidas cautelares".

<sup>972</sup> Los art. 103 y 104 del TRLTSV regulan los casos en los que se puede adoptar la medida provisional de inmovilización, ya sea por el Jefe Provincial de Tráfico o bien por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, mientras que el artículo 105, establece los casos y condiciones en los que se podrá adoptar la medida de retirada del vehículo de la vía y su posterior depósito.

f) **Las infracciones** derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas<sup>973</sup>, así como el **procedimiento sancionador**<sup>974</sup> en esta materia.

## Artículo 2. **Ámbito de aplicación**<sup>975</sup>.

---

<sup>973</sup> La tipificación de las infracciones a lo dispuesto en esta Ley (TRLTSV) se encuentra recogida en los artículos 75, 76 y 77, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves, respectivamente, mientras que las sanciones figuran en los artículos 80 y 81. Por su parte el Procedimiento Sancionador, se encuentra recogido en los artículos 83 al 96, ambos inclusive.

Los art. 64 y 65 se ocupan de la pérdida y la recuperación de puntos, respectivamente y en el Anexo II se establece que pérdida de puntos está asociada a cada infracción grave o muy grave.

<sup>974</sup> El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial fue aprobado por el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, publicado en el BOE núm. 95, de 21 de abril de 1994, con vigencia desde el 11 de mayo de 1994. La Disposición final sexta (desarrollo reglamentario) de la Ley 18/2009 por la que se modificó la LTSV, en materia sancionadora, señala: "2. En todo caso, en el plazo de seis meses desde que entre en vigor esta Ley, se dictará un nuevo reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial", pero no se cumplió esta disposición y aún sigue vigente el RPSMT de 1994.

Es notable observar como el ciudadano tiene que respetar obligadamente los plazos, por ejemplo, en los recursos y la Administración no se siente obligada, en absoluto, por sus propios plazos, que para mayor "inri" hemos visto que lo hará "en todo caso". Sería mucho mejor que hubiera dicho "se tratará de dictar".

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

Así, pues, en un procedimiento sancionador en materia de tráfico sólo se aplicaría la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con carácter supletorio, debiendo regirse principalmente por su normativa específica.

<sup>975</sup> Debía indicar que se aplica tanto a usuarios nacionales como extranjeros. Véase también el artículo 1.2 del Reglamento General de Circulación, que amplía y desarrolla el ámbito de aplicación, aunque la redacción también es confusa, suscitando numerosas dudas.

El criterio prevalente para considerar que una vía está afectada por el TRLTSV, no depende de quién es el sujeto que tiene la titularidad, sino de su uso público.

Una vía afectada por esta Ley es todo camino, calle o carretera, públicos o privados, destinado al uso de una colectividad indeterminada de usuarios. Ni en el TRLTSV, ni en la Ley de Carreteras o su Reglamento encontramos la definición de vía. Está compuesta de la plataforma, que incluye la calzada o calzadas y la mediana o terraplén si existen, los arcones o **aceras**, las bermas, las cunetas y los taludes, si en estos tres casos existen. También forman parte de la vía los puentes y los túneles.

La definición de "zona peatonal" (núm. 59) del Anexo I del TRLTSV indica que las aceras forman parte de la vía y eso implica muchas consecuencias que el legislador no ha tenido en cuenta.

Así la definición núm. 6 de ese Anexo I, dice que un vehículo es un "Aparato apto para circular por las vías (y las aceras son parte de las vías) o terrenos a que se refiere el artículo 2" y ese art. 2 señala que esas vías o terrenos tienen que ser públicos o que siendo privados sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

El art. 121.5) RGCir, dispone que "La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales", es decir, mientras el TRLTSV permite su circulación por la totalidad de la vía, el Reglamento la limita a la calzada. Por ello, este artículo que estamos analizando debiera establecer que un vehículo es un aparato apto para circular por la calzada (...) y de ese modo se excluiría la posibilidad de que pudiera circular por las zonas peatonales incluidas las aceras.

Los preceptos de esta ley son aplicables en **todo el territorio nacional** y obligan a los **titulares<sup>976</sup> y usuarios<sup>977</sup> de las vías<sup>978</sup> y terrenos públicos aptos para la circulación<sup>979</sup>**,

<sup>976</sup> Los titulares de las vías públicas son el Estado, las C.C.A.A., las Diputaciones Provinciales, los Cabildos insulares (Canarias) o los Municipios mientras que los de las vías privadas son sus propietarios.

La "obligación" a los titulares no sea aplica en muchos casos. Hay muchas carreteras que no cumplen lo previsto en la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, ni tampoco lo cumplen las existentes anteriormente. En la Norma vigente una carretera convencional como mínimo, en el caso de las más modestas y con carácter excepcional, tienen que tener una anchura por carril de 3 m, un arcén a cada lado de 0,5 m y una berma, también a cada lado de 0,5 m.

<sup>977</sup> El legislador se olvidó de incluir a los titulares de los vehículos ya que esta Ley también se aplica a ellos como vemos en el artículo 11 de la Ley. El art. 1.2a) del RGCir opta por incluir no solo a los usuarios, disponiendo: "Asimismo, **son aplicables a todas aquellas personas físicas o jurídicas** que, sin estar comprendidas en el inciso anterior, **resulten afectadas por dichos preceptos**".

<sup>978</sup> Sorprende que no figure en el Anexo I la definición de "vía", que aparece 178 veces en el texto de la Ley, 119 en singular y 59 en plural, además de aparecer formando parte de otras palabras como es el caso de "Autovía".

<sup>979</sup> Tendría que haber diferenciado lo que es circulación de vehículos y lo que es circulación de personas. Esto quiere decir que si una vía pública no es apta para la circulación no se aplica la ley, es decir, si una vía pública se cierra al tráfico de vehículos y personas por obras deja de aplicarse la Ley de Tráfico y debiera aclararse esta circunstancia. Sin embargo, si se cierra a causa de una procesión o manifestación seguiría rigiendo la Ley en lo que se refiere, al menos, a la circulación de personas ya que éstas están circulando por la vía y además muchas veces de forma autorizada, por lo que no se puede decir que "no es apta para la circulación".

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

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

Otro ejemplo de vías de tierra donde se aplica el TRLTSV es en la Isla Graciosa, la conocida como octava isla canaria, que carece de vías asfaltadas y donde viven 750 personas en dos localidades y donde, además de los vehículos particulares, algunos vehículos todoterreno pasean a los turistas. En esa isla, de acuerdo con el art. 48.1.f) RGCir, al no estar pavimentadas las vías, la velocidad máxima es de 30 km/h.

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

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

A veces también los senderistas no se dan cuenta de que los pastos de montaña no están completamente cercados o cerrados. Por ello deben ser prudentes ya que incluso animales domésticos como las vacas pueden sentir que sus crías son amenazadas y atacar a las personas, sobre todo a aquellas que salen a pasear con sus perros.

El diario digital alemán <https://www.br.de> señala en su edición del 12.10.3.2019 que Austria planea un código de conducta para senderistas. En caso de que no lo respeten, las indemnizaciones por reclamaciones por daños ocasionados por animales no se pagarán o se verán sustancialmente disminuidas. Esta iniciativa se debe a la repercusión que tuvo el fallecimiento, ocasionado por el ataque de una vaca, en 2014, de una turista alemana que

tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos<sup>980</sup> que, **sin tener<sup>981</sup> tal aptitud, sean de uso común<sup>982</sup>, y en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y**

---

*hacia senderismo en Austria con su perro. La iniciativa, más que para proteger a los excursionistas, está destinada a proteger a los animales del estrés que éstos les ocasionan.*

*También en los Países Bajos, los agricultores están molestos por los numerosos turistas que van paseando o descienden de los vehículos para sacarse selfies dentro de los campos de tulipanes ocasionando daños a las plantaciones.*

*En España, existen recorridos característicos, incluso parcialmente sin asfaltar, por donde circula una colectividad indeterminada de usuarios, especialmente peatones, como sucede en el “Camino de Santiago”, que debería denominarse “Caminos de Santiago” porque no cuenta con un único itinerario y que dispone de una señalización propia y exclusiva y también circula mucha gente por caminos de tierra durante la “Romería del Rocío”, entre los que se incluyen muchos jinetes y conductores de carros en los que viajan personas y que atraviesa zonas de especial protección ambiental como es el caso del parque de Doñana.*

<sup>980</sup> *En este art. vemos que el TRLTSV prima, respecto de las vías, su utilización antes que la titularidad de las mismas.*

<sup>981</sup> *Desde un punto de vista físico es dudoso que pueda haber “vías y terrenos” **que no sean aptos para la circulación** y que se pueda aplicar el TRLTSV, ya que si por sus condiciones físicas no se puede circular por ellos no hay manera de que se pueda aplicar la Ley. No se puede alegar que sólo quads, todoterrenos o motos de trial pueden circular ya que entonces sí sería apta para la circulación, aunque estuviese limitada a determinados vehículos y por ello no se deberían considerar “no aptos para la circulación” sino como “vías de circulación limitada o restringida a determinado tipo de vehículos”.*

<sup>982</sup> *En Alemania existe en muchos aparcamientos comerciales, hospitales, hoteles, etc., una señal de estacionamiento que consiste en una “P” grande de color blanco sobre fondo azul y debajo de la letra el texto “Aquí se aplica el Reglamento General de Circulación (StVO)” y sería muy conveniente que el RGCir español también incluyese esa señal. Si estuviese colocado en un aparcamiento exclusivo para empleados de una empresa no tendría validez legal.*

**terrenos<sup>983</sup> privados<sup>984</sup> que sean utilizados por una colectividad indeterminada<sup>985</sup> de usuarios<sup>986</sup>.**

<sup>983</sup> Debemos tener en cuenta que en terrenos privados también pueden existir limitaciones que afecten a los conductores. Así las entidades que organizan por ejemplo ralis, aunque sea en circuitos cerrados, pueden exigir a los conductores que estén en posesión de un permiso de conducción vigente y eso implica que los participantes no pueden estar privados del derecho a conducir, tener declarada la pérdida de vigencia o el permiso caducado.

<sup>984</sup> Este apartado es desarrollado en el art. 1.4) RGCir, donde señala que: “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**”.

El RGCir parece referirse, por ejemplo, a una urbanización que tiene accesos controlados, pero a la que acuden amistades o clientes de los residentes y que por ello pueden considerarse “una colectividad indeterminada de usuarios”, ya que no se sabe con antelación quien va a venir o a circular por la misma. Esto supone que la asociación de vecinos de esa urbanización puede publicar lo que vendría a ser una regulación de tráfico interna para ordenar la circulación dentro de esos recintos. Debiera indicar que si no está regulada la circulación mediante una “regulación propa” se aplica el Reglamento General de Circulación.

Lo llamativo es que, en los recintos estrictamente privados, utilizados por una colectividad determinada de usuarios no tiene aplicación la legislación de tráfico, aunque nada impediría, por ejemplo, a la comunidad de vecinos de uno de esos recintos publicar sus propias normas. Por ello sería interesante que dijese que en un terreno privado en ausencia de regulación específica se aplicará subsidiariamente la normativa de tráfico. Si en una urbanización privada, tanto utilizada por una colectividad indeterminada, en la que no se haya publicado ninguna regulación interna, como en una utilizada por una colectividad determinada de personas, si un vehículo sale de un garaje y colisiona con otro que va por la vía está claro que hay que aplicar alguna norma y no tiene sentido que en ausencia de una regulación de la propia comunidad no se contemple la obligatoriedad de aplicar la más específica, que es la de tráfico.

Para conducir, por ejemplo, un tractor que circula sólo dentro de fincas agrícolas, no es necesario ningún tipo de permiso o licencia, y a la vista de la gravedad de los accidentes en que se ven implicados sus conductores, convendría que se reglamentase su conducción, exigiendo una formación teórico-práctica mínima en la que se tendría que incluir la seguridad laboral, además de exigir que el tractor cuente con estructura de protección.

No existen datos oficiales sobre los accidentes de tractor. La página “gloria.tv” informa el 04.02.2019 que anualmente se producen unos 80 fallecidos. La Voz de Galicia informa el 12.02.2019 que sólo en Galicia, desde el 2011 se contabilizan 125 fallecidos (56 en los últimos tres años) en siniestros de tractor en la comunidad. El vuelco en fincas en el caso de los tractores agrícola o en montes en el caso de los tractores forestales son los que más se repiten, un 46 % de las veces. La otra causa de muerte se produce en carreteras, pistas o caminos, entre el domicilio y el lugar de trabajo, y casi siempre en salidas de vía provocadas por errores en la conducción o por deficiencias en vehículos demasiado viejos. Los vehículos más antiguos, sin arcos antivuelco ni cinturones de seguridad, aplastan al conductor y a los ocupantes, casi siempre de edad avanzada y con dificultades de movilidad, que no consiguen escapar de la muerte. El 08.08.2019 vuelve a informar que en solo 6 meses fallecieron 13 agricultores por este motivo en Galicia. Sin embargo, al ser la mayoría en fincas particulares, la DGT sólo contabilizó 2 de ellos.

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

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

Sin embargo, un escrito de 30.01.2017 de la Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior indica que se trata, en todo caso, de una vulneración del derecho de propiedad por lo que no sería de aplicación la Ley Orgánica 4/2015 y por ello no podría aplicarse la medida cautelar de retirada del vehículo con una grúa debiendo

sustanciarse el asunto por vía penal. No se debería utilizar esta Ley, al no tratarse de un lugar habitable de uso privado o público y podría usarse el art. 6º de la Ley de Propiedad Horizontal y ante su incumplimiento, el art. 172.3 CP que se ocupa del delito leve por coacciones.

En algún caso, en opinión del magistrado Vicente Magro Servet ("Boletín Propiedad Horizontal", el 1 de noviembre de 2012), podría la propia comunidad solicitar los servicios de una empresa privada para que retirase el vehículo del garaje y lo dejase estacionado en la vía pública. Esta solución tendría que haber sido aprobada previamente por una junta de propietarios y ser conocida por todos ellos. Incluso en el acuerdo de la junta se podría establecer que los gastos derivados de la actuación de la grúa serían cargados en la deuda del comunero. Según el magistrado, lo que no puede llevarse a cabo es recabar los servicios de la grúa municipal, ni, aunque se adopte el acuerdo en junta, ya que la policía local no puede intervenir en cuestiones que pertenezcan al ámbito de las relaciones privadas en las comunidades de propietarios.

El periódico "La Voz de Galicia" en sus ediciones del 01 y el 11 de enero de 2019, relata la historia de dos vehículos abandonados en una plaza de garaje de un edificio coruñés. El propietario de ambos vehículos había dejado de pagar el alquiler de las plazas y los dejó allí estacionados. Los propietarios de las plazas presentaron una demanda de desahucio, pero los titulares no pudieron ser localizados y no recogieron la primera notificación. En el juicio posterior el juez dictó una sentencia en la que autorizaba a desahuciar al moroso de sus plazas de garaje, pero no indicó como debía ser el procedimiento. Sólo indicaba hora y día en que se podían retirar los vehículos. Los propietarios llamaron al juzgado y fueron informados de que éste no ponía nada, ni grúa, ni otros medios. Sólo iba acudir una comisión judicial para tomar nota del alzamiento. La policía municipal les informó de que ellos no se ocupan de ese tipo de cosas y menos aún de trasladarlos al depósito municipal porque es un asunto privado e informaron a los propietarios de la plaza de que si los sacaban con una grúa privada el propietario podría reclamarles lo que le sucediese a los vehículos por dejarlos en la calle sin seguro. También una empresa privada de grúas les informó que ellos no se ocupan de retirar en estas circunstancias vehículos de los garajes.

Una empresa especializada en el tema se puso en contacto con los dueños de las plazas y les informó que ellos sólo necesitaban la sentencia judicial y una autorización del propietario de la plaza para acceder al mismo y retirar el vehículo, comprometiéndose a firmar un documento, incluso notarialmente, y haciéndose cargo de todo lo que le pueda suceder después al automóvil.

Uno de los propietarios afectados estaba tratando de que el juzgado le otorgase la propiedad del vehículo y aunque inicialmente se planteaba ese derecho como una compensación por el tiempo de impago del alquiler, finalmente había optado por utilizar el procedimiento que se sigue con los objetos abandonados o perdidos. Su abogado planteaba utilizar el artículo 703.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que indica: "Si en el inmueble que haya de entregarse hubiere cosas que no sean objeto del título, el Letrado de la Administración de Justicia requerirá al ejecutado para que las retire dentro del plazo que señale. Si no las retirare, se considerarán bienes abandonados a todos los efectos". Basándose en este artículo el abogado cree que de esa forma el automóvil se convierte en "res derelictae" cosas que, habiendo tenido dueño, han sido voluntariamente abandonadas, lo que podría abrir la posibilidad de poder ocuparlas y poseerlas como dueño, con los derechos de disposición que ello otorga.

Lo curioso es que ambos vehículos estaban embargados y no se había podido ejecutar el embargo porque no habían podido ser localizados sus titulares.

Esta situación se da con más frecuencia en parkings públicos donde se encuentran con morosos que abandonan sus vehículos en las plazas durante mucho tiempo.

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

El 27 de abril de 2014, la entidad Automovilistas Europeos Asociados informa en su página "aeclub.org" que una sentencia del Juzgado de Instrucción nº2 de Oviedo condenó a un conductor que aparcó en una plaza de garaje ajena. Según se recoge en la sentencia, contra la que cabe recurso, no es creíble la versión del acusado que afirmó que aparcó allí por equivocación y sólo estuvo unas horas ya que «está claro que él no tenía plaza en ese aparcamiento, y no podría dejar de saber que la de sus padres era otra distinta, que tampoco ha acreditado que fuera siquiera colindante». Se condena al conductor como autor responsable de una falta de coacción prevista y penada en el artículo 620.2 del Código Penal a la pena de multa de 10 días, con una cuota diaria de 5 euros (total 50 euros), con arresto sustitutorio de un día por cada dos cuotas impagadas y a indemnizar a la dueña de la plaza de garaje con 12 euros que es el importe de aparcar el vehículo en un estacionamiento público durante ese día.

Este tipo de hechos se producen con cierta frecuencia en los garajes de urbanizaciones de residencias veraniegas en las que los propietarios no residen todo el año.

<sup>985</sup> Hay que distinguir, en las vías y terrenos privados utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, donde existe la posibilidad de aplicar la legislación sobre tráfico, y la obligación de ejercer la vigilancia de dichos espacios privados por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Es decir, en un lugar privado de uso público (un hospital, el garaje de un centro comercial, un parking público, una gasolinera, un lavadero de turismos), los agentes encargados de la vigilancia del tráfico podrán actuar sólo a requerimiento del titular del lugar o de los usuarios, o previa autorización escrita. Pueden formular denuncias, con algunas salvedades, y retirar los vehículos que obstaculicen la circulación, con la grúa, si se lo solicitan y disponen de ella. De oficio, la vigilancia pública en lugares privados no procede, salvo excepciones (por ejemplo, en el interior del recinto universitario, previa solicitud del Rector autorizando la entrada al recinto, la vigilancia y denuncia de infracciones). En caso de accidente en el interior de estos lugares privados de uso público, se aplica el TRLTSV y se pueden efectuar también detenciones por delitos contra la Seguridad Vial, etcétera. En definitiva, se actuará, como norma general, a requerimiento, incluso cuando el estacionamiento esté cerrado al público, aunque sólo sea para levantar acta, por ejemplo, del abandono de un vehículo o porque está siendo usado como refugio nocturno por indigentes o por toxicómanos para pincharse. Aunque no hubiese requerimiento la policía actuará de oficio si se observa algún posible delito, especialmente si es un estacionamiento al aire libre y se observa a conductores circular bajo los efectos del alcohol o de forma temeraria.

Si se produjese un roce entre vehículos se actuaría a requerimiento de alguno de los afectados y se actuaría sin requerimiento en el caso de que hubiera heridos o se produjese una pelea. En ese caso los agentes harían un informe policial en el que reflejarían y diferenciarían las lesiones producto del siniestro de las que se derivan de la pelea. Debemos tener en cuenta que todo implicado en un siniestro, según el art. 14 TRLTSV, está obligado a someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en su organismo. Y eso puede ayudar a esclarecer quien es el responsable de la colisión.

Si un conductor trata de escapar a un control policial y se refugia, por ejemplo, en un estacionamiento de un centro comercial o de un hospital, ha cometido la infracción de no someterse al control policial y puede ser denunciado por ese motivo.

Si además en esa persecución pudiese poner en peligro a otros usuarios, debemos tener en cuenta que el Dictamen de la Fiscalía de Seguridad Vial 1/2021 y su posterior Oficio de 17/03/2021 dirigido a las policías de tráfico enfatiza la obligatoriedad de atestados cuando, entre otros motivos, suponga una imprudencia grave y ésta surge con la simple presencia de niños (usuarios especialmente vulnerables) en el lugar.

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

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

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

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

Viene a confirmar que “en los lugares privados, abiertos al uso público, utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, es plenamente legítima la intervención de agentes encargados de la vigilancia del tráfico”.

Este criterio fue mantenido en una sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo núm. 1 de Vigo, del que se hicieron eco los medios el 03.10.2021. Una conductora estacionó en febrero de 2020 en un centro comercial de aquella ciudad su vehículo en una plaza para discapacitados. Una persona discapacitada con que deseaba utilizar la plaza decidió avisar a la policía y ésta comprobó que carecía de la tarjeta de estacionamiento para discapacitados y fue sancionada con 200 €. No habiendo tenido éxito con sus alegaciones acudió al juzgado. Argumentaba que la Policía Local no era competente para denunciar una infracción de tráfico dentro de un recinto privado por no pertenecer éste a la red vial pública. La sentencia se ampara en que el Reglamento General de

<sup>987</sup> (Aplicación de la ley en terrenos privados de uso privado).

<sup>988</sup> (Prioridad de la ley).

---

Circulación expresa «con total claridad cuál es su ámbito de aplicación». Obliga a todos 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 a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. Se exceptúan los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales construidos dentro de fincas privadas, «sustraídas al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes».

El juez argumenta que el estacionamiento del centro comercial está destinado al estacionamiento de vehículos por parte de una colectividad indeterminada de usuarios y, por tanto, está sujeto a las disposiciones del Reglamento General de Circulación.

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

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

Aunque en España no se puede colocar un cartel con el mensaje: “Aquí se aplica la Ley de Tráfico” en **un recinto privado que utiliza una colectividad determinada** de usuarios, en otros países como es el caso de Alemania se encuentran señales de tráfico en un poste indicando que en ese lugar se aplica el Reglamento General de Circulación de aquel país.

<sup>986</sup> Los usuarios, tal como señala el Art. 1.2 a) del Reglamento General de Circulación pueden ser los titulares, los propietarios, los conductores u ocupantes del vehículo o los peatones, tanto si circulan individualmente como en grupo. En el apartado b) del mismo artículo dice que las normas de tráfico son de aplicación a los vehículos y a los animales (realmente a sus conductores o dueños) incluidos los animales sueltos, es decir, por ejemplo, un perro y en el apartado c) a determinados tipos de vías y terrenos.

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

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

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

<sup>987</sup> Puede ocurrir que un vehículo esté siendo utilizado en un terreno privado y sin embargo su circulación afecte a una vía de uso público.

Según refleja la publicación “Law&Trends” de fecha 30.04.2021, el Juzgado de lo Penal 3 de Valladolid ha condenado a dos años de prisión por un delito de homicidio por imprudencia grave a un agricultor que provocó la muerte de un joven que circulaba en moto al invadir su camino con el tractor que manejaba. Además, deberá indemnizar a los padres y hermana del fallecido.

Según la sentencia, el acusado se encontraba trabajando en una finca el día 24 de mayo de 2019 y, al realizar un cambio de sentido para dirigirse al otro extremo de la propiedad, invadió con el brazo izquierdo del apero el camino rural colindante a la finca, en un tramo recto de buena visibilidad y habilitado para la circulación de peatones y vehículos. El acusado no se percató de la presencia de una motocicleta, con la que impactó, provocando la muerte en el acto de su conductor.

**En caso de que no hubiese habido consecuencias penales también podría haber sido denunciado administrativamente por poner en riesgo la seguridad vial.**

<sup>988</sup> Debiera de indicar que la ley tiene prioridad sobre cualquier otra norma que regule la materia, salvo los tratados internacionales. Es decir, se debiera sancionar por la Ley, tal como exige el art. 25.1) CE y en el boletín de denuncia debiera aparecer siempre el artículo del TRLTSV que se aplica y sólo en el caso de estar mejor calificado

<sup>989</sup> (Aparcamientos privados de uso público).

<sup>990</sup> (Estacionamiento en un centro comercial).

<sup>991</sup> (Circulación y maniobras dentro del estacionamiento de un centro comercial).

<sup>992</sup> (Vehículo estacionado fuera del horario de apertura en un centro comercial).

### Artículo 3. Conceptos básicos.

A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos<sup>993</sup> sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, son los previstos en su anexo I.

## TÍTULO I

en un reglamento es cuando debiera figurar además el artículo de alguno de los reglamentos relacionado con la infracción.

<sup>989</sup> Están regulados por la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos (BOE núm. 274, de 15 de noviembre). En su artículo 1 establece que se aplica a los aparcamientos en los que una persona cede, como actividad mercantil, **un espacio en un local o recinto del que es titular**, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los **deberes de vigilancia y custodia** durante el tiempo de ocupación, **a cambio de un precio determinado** en función del tiempo de estacionamiento. y en el artículo 4.d) señala que el usuario deberá seguir las normas e instrucciones del responsable del aparcamiento respecto al uso y seguridad del mismo, sus empleados y usuarios.

Por ello no sería de aplicación en un centro comercial cuando el titular del recinto no cobrase el tiempo de estacionamiento.

<sup>990</sup> Si un conductor estaciona su turismo ocupando dos plazas de estacionamiento en el estacionamiento de un centro comercial, el art. 105 TRLTSV, dedicado a la retirada y depósito del vehículo, indica en su apartado 1: “La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, **a la retirada del vehículo de la vía** y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

(...)

g) Cuando obstaculicen, **dificulten** o supongan un peligro para la circulación”.

Y aquí surge el problema, ya que habría que considerar este estacionamiento como una “vía” para aplicar este artículo y por ello sería importante que se definiese este último término para evitar inseguridad jurídica a los usuarios y a los titulares de los recintos.

<sup>991</sup> En horario comercial las normas que rigen son las contenidas en el TRLTSV y en el RGCir, pero cuando el centro comercial cierra las puertas o baja las barreras del estacionamiento, a partir de ese momento, su uso es estrictamente privado ya que sólo puede ser utilizado por personas autorizadas e identificables y vigilantes, por lo que, al ser una colectividad determinada de personas, no se aplica la Ley de Seguridad Vial.

Lo mismo sucede si en horario comercial, se acota una zona para uso exclusivo de sus empleados, ya que al ser utilizada por una colectividad determinada de personas no se aplicarían estas normas.

<sup>992</sup> En este caso no sería de aplicación el TRLTSV, pero se le podría denunciar por el artículo 37.7 de la LO 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana: “**La ocupación de cualquier inmueble, vivienda o edificio ajenos, o la permanencia en ellos**, en ambos casos contra la voluntad de su propietario, arrendatario o titular de otro derecho sobre el mismo, cuando no sean constitutivas de infracción penal”.

Incluso se podría retirar el vehículo con una grúa, de acuerdo con el art. 47 de la ley 4/2015:

“Artículo 47. Medidas provisionales anteriores al procedimiento. **1. Los agentes de la autoridad intervendrán y aprehenderán cautelarmente los instrumentos utilizados para la comisión de la infracción**, así como el dinero, los frutos o los productos directamente obtenidos, que se mantendrán en los depósitos establecidos al efecto o bajo la custodia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad mientras se tramita el procedimiento sancionador o hasta que, en su caso, se resuelva la devolución o se decrete el comiso”.

La autoridad sancionadora sería según el art. 32 de la 4/2015:

“c) Los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas y en las Ciudades de Ceuta y Melilla, para la sanción de las infracciones graves y leves”.

<sup>993</sup> Figuran muchas definiciones adicionales en el Tomo I de este trabajo y deben ser contempladas en el contexto en que fueron publicadas

## Ejercicio y coordinación de las competencias<sup>994</sup> sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

### CAPÍTULO I

#### Competencias

#### Artículo 4. Competencias de la Administración General del Estado<sup>995</sup>.

Sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las comunidades autónomas<sup>996</sup> y, además, de las que se asignan al Ministerio del Interior en el artículo siguiente, **corresponde a la Administración General del Estado:**

- a) La aprobación de la **normativa técnica básica**<sup>997</sup> que afecte de manera directa a la seguridad vial.

---

<sup>994</sup> Dada la variedad de policías con competencias en materia de tráfico sería interesante que hubiera señales de bienvenida en los tramos en que una policía sustituye a la otra, por ejemplo: “Bienvenidos a Linares, ahora la policía local se ocupa de usted”.

<sup>995</sup> Las modificaciones que figuran en rojo fueron hechas por la Ley 18/2021 y entrarán en vigor el 22.02.2022.

Es importante observar que además del Ministerio del Interior hay, como vimos, otros Ministerios con competencias en materia de tráfico y seguridad vial: Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en carreteras; Industria, Comercio y Turismo en la regulación de la ITV y en la homologación de vehículos, y sus partes; Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación en convenios internacionales, Educación y Formación Profesional en programación de la enseñanza de la seguridad vial, etc.

También realizan convenios entre ellos destinados a mejorar la seguridad vial, así el 1 de marzo de 2011, los Ministerios del Interior y Trabajo firmaron un convenio de colaboración como continuación del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo, que regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral. De esta forma se favorece la implantación de la cultura de seguridad vial en las empresas. Este Decreto ha sido reemplazado por el Real Decreto 231/2017, de 10 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral.

<sup>996</sup> En el momento de aprobación de la LTSV sólo dos comunidades tenían competencias en materia de tráfico, el País Vasco y Navarra, aunque ésta última sólo en materia de transportes. La ley, en su primera redacción, debía haber añadido la frase “o que puedan tener en el futuro”, para darle una mejor cobertura legal a las transferencias que se hicieron a Cataluña con posterioridad a su aprobación.

La Sentencia nº 379/2018 de TS, Sala 3ª, de lo Contencioso-Administrativo, de 7 de marzo de 2018 va a darle la razón a Navarra en su reclamación de las competencias en materia de tráfico y está previsto que en 2021 comience el proceso de transferencia pasando a controlar la policía foral el tráfico en la comunidad.

Cuando se habla de competencias del Estado o de sus Organismos, siempre se van a respetar las competencias que tengan las Comunidades Autónomas fijadas en sus Estatutos. Además, normalmente, las competencias se ejercen de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.

<sup>997</sup> Da a entender que las Comunidades Autónomas podrán completar esa normativa básica, renunciando la Administración Central a determinar la normativa técnica básica (y la complementaria) que afecta de “manera indirecta” a la seguridad vial.

**b) La previa homologación<sup>998</sup>, en su caso, de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial<sup>999</sup>, así como dictar instrucciones y directrices<sup>1000</sup> en materia de inspección técnica de vehículos<sup>1001</sup>.**

---

<sup>998</sup> La homologación la aprueba el Ministerio de Industria de acuerdo con el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

El Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, entró en vigor el 01.01.2016 e introdujo cambios que afectan al TRLTSV, como, por ejemplo, la existencia de ciclos de motor diferenciándolos de las bicicletas de pedaleo asistido o la consideración de los ciclomotores como vehículos de motor.

El 01.09.2018 entra en vigor el WLTP “Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedures” que hace referencia a los procedimientos armonizados de pruebas de vehículos ligeros a nivel mundial. Es el nuevo protocolo de homologación que se utiliza para medir los consumos y emisiones de los vehículos. Fue implantado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y permite conocer el consumo real del vehículo. Desde esa fecha todos los vehículos que se matriculen nuevos deberán cumplir con la norma Euro6c, que establece unos nuevos límites máximos de emisiones. Las normas Euro se centran en 5 marcadores: CO, monóxido de carbono; HC, hidrocarburos; HC + NOx, hidrocarburos con óxidos de nitrógeno; NOx, óxidos de nitrógeno y PM, partículas sólidas o aerosoles.

<sup>999</sup> No debería referirse sólo a la seguridad vial sino también al medio ambiente. En la homologación se debe fomentar que los vehículos sean más reciclables y emitan menos emisiones.

<sup>1000</sup> Si habla de instrucciones y directrices es porque la Administración del Estado se limita a eso, ya que la Inspección Técnica de Vehículos está transferida a las Comunidades Autónomas. Éstas deciden el sistema de gestión por el que quieren prestar este servicio público al ciudadano: gestión directa con medios y personal de la propia Administración autonómica, mediante entidades de economía mixta (privada y pública) o mediante empresas privadas en régimen de autorización o concesión administrativa. La normativa europea está contenida en la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques

<sup>1001</sup> El Ministerio de Industria publica un “Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V.” (entrada en vigor de la última revisión el 01.06.2021), un “Manual de Reformas de Vehículos” (la última corrección es de mayo de 2020, en vigor el 24.10.2020) y también la Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) edita una “Guía Gráfica Interpretativa de Reformas en los vehículos” (revisión 3ª con entrada en vigor el 01.01.2017).

c) La aprobación de las **normas básicas y mínimas** para la programación de la **educación**<sup>1002</sup> **vial**<sup>1003</sup> **para la movilidad segura**<sup>1004</sup> **y sostenible**, en las distintas modalidades de la

<sup>1002</sup> Es llamativo que en todo el texto de una ley de seguridad vial sólo aparezca una vez el término “educación”, lo que demuestra que la ley está destinada a combatir las malas conductas, pero se preocupa poco de prevenirlas. En cambio, el Código de Circulación de 1934, tenía un artículo, el núm. 7, dedicado a la enseñanza de las reglas de circulación en las escuelas: “El Profesorado de todas las Escuelas y Colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los Centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc. ...”

En Francia, la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), equivalente a nuestra DGT, ha creado un personaje “Elliot le pilote” un personaje para iniciar a los niños, entre 6 y 10 años, en la seguridad vial. También el Ministerio de Educación tiene un portal digital “Éduscol” para fomentar la educación en seguridad vial.

<sup>1003</sup> Estas normas están en las distintas leyes de educación, pero éstas tradicionalmente han prestado poca atención a la seguridad vial.

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, modificada por la Ley Orgánica 3/2020, de 29 de diciembre, sólo cita la educación vial una vez y sin concretar como se va a llevar a cabo lo que establece. Así su art. 17 dispone, entre los **objetivos de la educación primaria**: n) Desarrollar hábitos cotidianos de movilidad activa autónoma saludable, fomentando la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.

Como vemos, ni la educación secundaria, ni la formación profesional ni la enseñanza universitaria merecen una sola línea en la ley en relación con la seguridad vial.

Un buen ejemplo de ese desinterés lo muestra el periódico La Voz de Galicia de fecha 10.02.2019, donde informa que en toda Galicia solo un centro situado en la localidad de Verín imparte la asignatura de “movilidad escolar, sostenible y segura”.

Tal vez por eso, la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados aprobó el 27.05.2015, por unanimidad, instar al Gobierno a tomar las medidas necesarias para que la educación vial sea evaluable y obligatoria en la enseñanza Primaria y Secundaria.

El texto acordado llama al Gobierno a “reforzar la formación sobre educación vial en la educación primaria y secundaria obligatoria, y a colaborar con los colegios e institutos para la elaboración de unidades didácticas específicas con carácter evaluable y obligatorio para contribuir de forma más intensa y eficaz en la necesaria prevención de los accidentes de tráfico, y a impulsar la seguridad vial en el currículo escolar, especialmente a lo largo de la Educación Primaria”.

La memoria de 2019 de la Fiscalía General del Estado insiste en la importancia de la educación vial. En su página 850 señala: “Es preciso insistir, como otros años, en que **«la educación vial es ahora más que nunca, sin demérito de las demás, la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías públicas. Pese a ello en nuestro país es la que se ha quedado atrás. Se requiere como decíamos en la Memoria de 2014 una educación integral, permanente y acompañada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento (...). Insistimos en la propuesta de una Ley de educación vial (...).»**”.

Para compensar la insuficiente implicación de la AGE y los gobiernos autónomos en materia educativa, los ayuntamientos de las grandes ciudades envían a los colegios a dar algunas clases de seguridad vial a los alumnos, a policías locales que les dan las nociones básicas.

También algunos municipios cuentan con parques infantiles de tráfico donde los niños pueden conducir bicicletas y karts y aprender las distintas señales.

Por su parte la Dirección General de Tráfico y muchas Comunidades Autónomas facilitan material a los colegios para que los niños realicen actividades dentro del aula, tales como folletos sobre conducción de bicicleta, de ciclomotores, comportamientos como peatones, recortables, cuadernos para colorear, etc.

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

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

Por su parte, la 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 recuerda que **la respuesta penal a la**

enseñanza,<sup>1005</sup> **incluyendo la formación en conducción ciclista y en vehículos de movilidad personal.**

**d) La determinación del cuadro de las enfermedades y discapacidades que inhabilitan<sup>1006</sup> para conducir y los requisitos sanitarios mínimos<sup>1007</sup> para efectuar los reconocimientos para su detección, así como la inspección<sup>1008</sup>, control y, en su caso, suspensión o cierre<sup>1009</sup> de los establecimientos dedicados a esta actividad.**

---

**delincuencia vial ha de situarse en el contexto de la normativa y estrategias educativas, preventivas y sancionatorias de la UE a las que está vinculado nuestro país.**

*Se debía fomentar el uso de la bicicleta entre los jóvenes y que, en todas las escuelas, en todos los niveles, los alumnos aprendieran los fundamentos de la seguridad vial, las señales, el comportamiento en el tráfico y también los riesgos que implica el consumo de sustancias psicotrópicas, de estupefacientes y de alcohol, buscando la colaboración de los agentes con competencia en materia de tráfico y expertos de instituciones públicas y privadas.*

<sup>1004</sup> *No se entiende que se añada “segura” a la movilidad en la reforma de la ley publicada el 21.12.2021. ¿Es que antes no se fomentaba una movilidad segura?*

<sup>1005</sup> *Sería interesante que los colegios entregasen a los alumnos un “CESVI” (Certificado Escolar de Seguridad Vial), que demuestra que los alumnos han aprendido normas básicas en materia de seguridad vial, en línea con los existentes en otros países como Francia o Polonia. Este certificado se podría exigir para circular por ejemplo en bicicleta por la calzada.*

<sup>1006</sup> *Tenía que haber dicho “inhabilitan” o “limitan” la capacidad del conductor de un vehículo. El Reglamento de conductores establece en los Anexos I y IV adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones en la obtención o prórroga del permiso o la licencia de conducción.*

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

<sup>1007</sup> *No está bien redactado. Debiera decir “el equipamiento sanitario mínimo y los procedimientos para efectuar los reconocimientos ...”. No son los requisitos sanitarios los que detectan las enfermedades y discapacidades sino los procedimientos contenidos en el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

*El art. 44 RGCond señala que: “Deberán someterse a las pruebas y exploraciones necesarias para determinar si reúnen las aptitudes psicofísicas requeridas, todas las personas que pretendan obtener o prorrogar cualquier permiso o licencia de conducción y las que, en relación con las tareas de conducción o con su enseñanza, estén obligadas a ello”. También no es buena la redacción ya que después de “licencia de conducción” debiera simplificarse el texto, diciendo: “los examinadores de tráfico y los profesores de formación vial tienen que tener el permiso vigente”, ya que la obligación de las pruebas psicotécnicas solo está prevista para renovar el permiso.*

*De hecho, en el apartado A.4) del Anexo VIII está establecida esa obligación: “(El personal examinador) deberá estar habilitado para la conducción del tipo de automóviles a los que autoriza la clase de permiso de conducción a la que el aspirante desea acceder”.*

<sup>1008</sup> *El Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero (BOE núm. 54, de 3 de marzo), señala en su artículo 6, que “El director del centro o, en su caso, el director facultativo si aquél no reuniera la condición de facultativo, será el responsable de que las pruebas se hayan realizado en sus instalaciones de acuerdo con el Protocolo de exploración médico-psicológica que, a tales efectos, editen los Ministerios del Interior y de Sanidad y Política Social”. Este Protocolo fue editado en 2007 con el nombre de “Protocolo de exploración médico-psicológica para centros de reconocimiento de conductores: Guía para la historia clínica”.*

<sup>1009</sup> *El Real Decreto 170/2010, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, habla en su Art. 14 de suspensión y cese de las actividades del Centro, no de cierre ya que son las autoridades sanitarias las que pueden revocar la autorización sanitaria (implica su cierre) lo que por otra parte impediría que pudiese seguir funcionando como centro de reconocimiento de conductores. Este artículo no se adaptó a las transferencias hechas a las Comunidades Autónomas en materia sanitaria ya que ahora son ellas quienes autorizan la apertura de los centros sanitarios y luego los titulares de éstos pueden solicitar en las Jefaturas Provinciales de Tráfico autorización para que funcionen como Centros Psicotécnicos.*

e) La determinación de las drogas<sup>1010</sup> que puedan afectar<sup>1011</sup> a la conducción<sup>1012</sup>, así como de las pruebas para su detección<sup>1013</sup> y, en su caso<sup>1014</sup>, sus niveles máximos.<sup>1015</sup>

<sup>1010</sup> Vemos que **limita su competencia en materia de drogas a la conducción** y por eso solo afecta a los conductores: vehículos de motor, profesores de autoescuela, ciclos, VMP, vehículos de tracción animal y conductores de ganado, incluidos los jinetes. Es decir, **excluye a peatones, pasajeros y alumnos de autoescuela**. Igualmente **carecería de competencia sobre las pruebas para su detección y, en su caso, indicar sus niveles máximos cuando afectasen a estos últimos usuarios**.

**Aunque vemos que la Administración General del Estado se limita a las drogas, el art. 5 TRLTSV añade que la competencia para la realización de las pruebas reglamentarias para comprobar el grado de alcohol o drogas en el organismo de los conductores, (pero no para fijar sus niveles máximos), corresponde al Ministerio del Interior: “o) La realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por drogas, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico”.**

Esta competencia de la AGE, que estamos examinando, limitada a las drogas se va a plasmar muy pobremente en el **art. 27 RGCir**, ya que en él **no va a figurar una relación de las drogas (y medicamentos) que pueden afectar a la conducción ni sus niveles (admisibles) máximos, limitándose a decir que no se pueden consumir cuando alteren negativamente las capacidades del conductor:**

**“1. No podrán circular por las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial los conductores de vehículos o bicicletas (sobra lo de bicicletas, ya que es un vehículo) que hayan ingerido o incorporado a su organismo (por ejemplo, inyectándose) 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”.**

Es decir, este art. 27 del RGCir no se ocupa de los peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela y conductores de ganado, incluidos los jinetes. Sin embargo, ya vimos que el apartado 4.e) del TRLTSV, que estamos analizando, incluye también a conductores de ganado, incluidos los jinetes.

De todas formas, la disposición final cuarta del RGCir dedicada a los estupefacientes y sustancias psicotrópicas, dispone que **“Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor” con lo cual esta disposición final otorga un poder inmenso al gobierno para regular todo lo que se refiere a las drogas en su relación con la conducción y le permite esquivar toda la mala redacción existente en la normativa.**

Por su parte el **art. 28 RGCir** señala que **quedan obligadas a someterse a las pruebas de detección de drogas:**

**“1.b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, [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 (de ciclos, de VMP, de vehículos de motor, de ganado, incluidos los jinetes) 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 (ciclo o vehículo de motor), sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad] 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 (ciclo o vehículo de motor) en la forma prevista en el artículo 25.”**

**Así pues, el RGCir en este art. 28.1b), que se ocupa solamente de las drogas, exime de la obligación de someterse a estos controles:**

- 1. A los conductores de vehículos de motor, de ciclos, de VMP, a los peatones, a los pasajeros, a los alumnos de autoescuela y a los conductores de ganado, incluidos los jinetes, cuando no se ven implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación.**
- 2. A los peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela, y conductores de ganado, incluidos los jinetes, aunque exista la presunción de que circulan bajo la influencia de las drogas.**
- 3. A los peatones y pasajeros y alumnos de autoescuela, aunque sean denunciados por cometer una infracción.**
- 4. A los peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela y conductores de ganado, incluidos los jinetes, cuando se efectúen controles preventivos de drogas.**

**Para poder hacer estas pruebas hay que acudir al art. 14 del TRLTSV, que después de disponer inicialmente, que no puede circular ningún conductor de cualquier vehículo (de ciclos, de VMP, de vehículos de motor, de**

vehículos de tracción animal) por las vías donde se aplica la ley de tráfico cuando **supere los niveles reglamentarios de alcohol o que tenga presencia de drogas** en su organismo, señala, que quedan obligados **los demás usuarios de la vía** (los que no conducen un vehículo) a estas pruebas de detección **solamente** cuando **se hallen implicados (no es necesario que sea como posibles responsables) en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.**

**El art. 21 RGCir indica en su inicio:** “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”.

**Seguidamente, en su apartado c)** es más restrictivo que la Ley, y si bien mantiene que en caso de accidente están todos los usuarios obligados a someterse a las pruebas de detección, en el caso de una infracción sólo lo están los conductores.

Por su parte el art. 77c) TRLTSV considera muy grave **conducir** (sin tener que ser un vehículo, es decir los conductores de animales, incluidos los jinetes) con presencia de drogas (y alcohol) en el organismo y el art. 80.2.a) TRLTSV sanciona con 1000 € esta conducción.

Si un peatón, alumno de autoescuela o pasajero circulan drogados (o alcoholizados, de acuerdo con el art. 21 RGCir) no deben ser denunciados por el TRLTSV o el RGCir, y sólo serían denunciados si cometiesen una infracción o se viesen implicados en un accidente y, seguidamente, se negasen a someterse a la prueba de detección de drogas (o alcohol), aunque no habría ninguna sanción anudada al contenido de drogas (o alcohol) en su organismo.

Con lo cual sí el resultado de una prueba da positivo o negativo al no implicar ninguna sanción, además de que supone un gasto inútil, nos podemos preguntar hasta qué punto alguien puede ser sancionado por no hacer dicha prueba. Recordemos que en vía penal (art. 379.2 C.P.) sólo pueden ser sancionados quienes conducen un vehículo a motor o ciclomotor (la aplicación obligada a la legislación española del Reglamento (UE) 168/2013 vigente desde el 01.01.2016 motivó que los ciclomotores hayan pasado a ser considerados vehículos de motor.). La STS 48/2020 de 11.02.2020, afirma que, “la acción de conducir un vehículo de motor incorpora de esa forma unas mínimas coordinadas espacio-temporales, un desplazamiento, el traslado de un punto geográfico a otro. Sin movimiento no hay conducción”. “El artículo 379.2 del Código Penal exige, un movimiento locativo, cierto desplazamiento, pero no una conducción durante determinado espacio de tiempo o recorriendo un mínimo de distancia”, precisa el tribunal. “Entendemos que, supuestos como el analizado o similares, tales como entrar en un vehículo o subirse a un ciclomotor, sin llegar a accionarlo, sin llevar a cabo alguna conducta relativa al verbo típico ‘conducir’, no puede considerarse como tentativa del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, por muy alta que sea la tasa de alcoholemia en el sujeto, ya que lo decisivo sobre esta forma imperfecta es la realización de actos de conducción, no que el sujeto se encuentre bajo los efectos de estas sustancias”, dice la sentencia. El tribunal anuló la sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz estableciendo así nueva jurisprudencia sobre este asunto. En este caso se podría inmovilizar el vehículo para evitar la comisión de un delito, pero no se deberían instruir diligencias penales o administrativas al conductor. Ver más en:

<https://www.otrosi.net/penal/jurisprudencia/2020-509960>

El 11.03.2020, el periódico “La Voz de Galicia” informa que un vecino de Oleiros (municipio colindante con el de A Coruña) fue interceptado el sábado día 7 de ese mes cuando circulaba por la AC-400 (Sigrás-Muros), en sentido a Sigrás (Cambre), montado a caballo, totalmente dormido y guiado únicamente por la querencia del animal que posiblemente fuera para el domicilio en Oleiros, siguiendo su instinto, indica la Guardia Civil, que había sido alertada de que un caballo circulaba hacia Sigrás portando un jinete dormido, que era incapaz de dirigir su montura. Al localizarlo sobre el kilómetro 5 y someterlo a la prueba de alcohol arrojó una tasa de 0,73 miligramos por litro miligramos por litro en aire respirado, en la primera prueba y 0,74, en la segunda, por lo **que instruyeron diligencias por un delito contra la seguridad del tráfico.** Además, **fue denunciado por conducir sin la diligencia y precaución necesaria**, y, por no adoptar las precauciones necesarias, unas conductas que conllevan una sanción de 200 y 80 euros. Una hípica cercana se hizo cargo del caballo, ya que el dueño no era capaz de seguir montando.

No debió ser denunciado por un delito contra la seguridad del tráfico ya que no conducía ningún vehículo de motor (art. 379.2 CP). Se le debía denunciar por conducción negligente (art. 76.m TRLTSV) o temeraria (art. 77.e TRLTSV), ya que, está a cargo del animal, y por lo tanto es un conductor (Definición 1 del Anexo I TRLTSV). Además, el art. 17 RGCir dispone que “Los conductores deben de estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales” y si está ebrio, está claro que no podía controlar a la montura.

Debemos también tener en cuenta que no es delito deambular por las zonas peatonales bajo los efectos de drogas o alcohol y solo se sanciona administrativamente, cuando proceda, por la Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana 4/2015, de acuerdo a los art.36.16 (consumo o tenencia ilícita de drogas) y art.37.17 (consumo de alcohol cuando perturbe gravemente la tranquilidad ciudadana).

<sup>1011</sup> El legislador ha querido aclarar que la conducción con drogas puede ser, o bien, con la simple presencia de las mismas en el organismo del conductor, prohibida por el art. 14.1) TRLTSV y el 27.1) RGCir y calificada como infracción muy grave en el art. 77.c) TRLTSV y en el 27.2) RGCir, o bien, con influencia en la conducción ("que afecta") lo que es un delito penado en el art. 379.2) CP.

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

<sup>1012</sup> Debiera referirse no sólo a los conductores sino en general a los usuarios de la vía. En esta competencia de la AGE estarían incluidos además de los conductores de vehículos, los conductores de ganado, incluidos los jinetes, o los que conducen un vehículo de tracción animal. Sin embargo, ya vimos que el TRLTSV no le otorga a la AGE competencia para determinar las drogas (y establecer sus niveles máximos) que pueden afectar a otros usuarios de la vía, como es el caso de los peatones y pasajeros.

Por su parte el art. 14.2 TRLTSV permite hacer la prueba de alcohol y drogas a cualquier usuario de la vía que cometa una infracción o se halle implicado en un accidente de tráfico. Este artículo no tiene en cuenta que puede haber usuarios que estén alcoholizados o drogados y sin embargo no se hayan visto implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.

Por otra parte, no se entiende que no figure esa competencia, respecto a otros usuarios de la vía, en el art. 4 o 5 del TRLTSV dedicados precisamente a las competencias.

Las pruebas de detección de sustancias estupefacientes en un conductor de un vehículo a motor o ciclomotor figuran en el Artículo 796.1.7ª) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Este artículo establece: "La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. Las pruebas para detectar la presencia de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por **agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica** y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial".

Vemos que excluye a algunos conductores, como es el caso de los ciclistas y a los que conducen un VMP. Tampoco incluye en las pruebas de alcoholemia a otros usuarios viales tales como peatones, pasajeros, alumnos de autoescuela, conductores de ganado, incluidos los jinetes, o de vehículos de tracción animal.

Dado el mayor rango de esta ley, queda anulado el apartado 1a) del art. 28 RGCir que señala que las pruebas de detección de drogas las realizará un médico forense u otro titular experimentado, pero sigue manteniendo la validez del apartado 1c) de ese art. 28 RGCir, que dispone que cuando existan síntomas evidentes, las pruebas las pueden realizar los agentes de tráfico.

<sup>1013</sup> España participa en el proyecto europeo DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) donde se examina la influencia de las drogas y los medicamentos en la conducción.

Este proyecto determinó **cuatro categorías de medicamentos por su peligrosidad** en relación a la conducción. La categoría 0 corresponde a fármacos seguros en los que no es necesaria ninguna advertencia para los conductores, mientras que en la categoría 1 se incluyen los que podrían tener un efecto leve. Los especialistas muestran preocupación por los que corresponden a la categoría 2, ya que afectarían de manera moderada a la capacidad de conducir, y **sobre todo la categoría 3**, que tendrían un efecto tan marcado que los profesionales piden que se evite utilizar el vehículo durante el tratamiento. En cualquier caso, para identificar los medicamentos que pueden afectar a la conducción hay que ver si en el envase aparece el **"pictograma de la conducción"**, presente en aproximadamente un tercio de los fármacos actuales. Imitando una señal de peligro, esta imagen consiste en un triángulo equilátero rojo con un turismo negro en su interior sobre fondo blanco. Debajo pone "Conducción: ver prospecto". Y en el prospecto hay que buscar, en la sección 2, el apartado "Conducción y uso de máquinas", donde se indican las precauciones que se deben tomar. **El hecho de que aparezca el pictograma de la conducción no significa que está prohibido conducir si se ingiere.** Tan sólo es una advertencia para que el paciente lea el prospecto, lo que habría que hacer sobre todo al comienzo de un nuevo tratamiento o ante un cambio de dosis.

La base legal que regula este símbolo es el Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente. En su Anexo IV es donde figura el símbolo que está asociado a los "medicamentos que pueden reducir la capacidad de conducir o manejar maquinaria peligrosa".

Los medicamentos pueden provocar en el conductor **somnolencia** o **efecto sedante**. Otros efectos son la **reducción de los reflejos** y **aumento del tiempo de reacción**, la alteración de la percepción de las distancias, las alteraciones oftalmológicas o de la audición, los estados de confusión y aturdimiento y las alteraciones musculares. Aunque es importante recordar que no siempre el efecto será negativo, puesto que en muchas ocasiones el medicamento permite controlar la patología y mejorar la capacidad de conducción.

Cuando un conductor se encuentra afectado de manera evidente en sus capacidades psico-físicas como consecuencia del consumo de sustancias psicotrópicas, como son algunos medicamentos, puede haber incurrido en un delito de conducción bajo los efectos de las drogas, de acuerdo al art. 379.2c) CP.

En lo que respecta a las pruebas de detección de drogas para que se ajusten al proyecto DRUID, la DGT publicó la Instrucción 08/S-102, de 29 de setiembre de 2008. En ella se detalla el procedimiento de actuación que consta de tres fases:

- a) Información al conductor de que tiene la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.
- b) Desarrollo de las pruebas con la posibilidad de que el conductor acepte o no realizarlas.
- c) Actuación según el resultado de las pruebas.

Dentro de los delitos contra la seguridad vial, los art. 379.2 del Código Penal y 796.1.7ª de la LECrim, no se conforman con la palabra drogas, sino que le añaden el calificativo de "tóxicas". También la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana prefiere utilizar el término "drogas tóxicas".

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

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

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

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

- **Convención Única de Naciones Unidas sobre Estupeficientes**, hecho en Nueva York, el 30 de marzo de 1961, que los define como aquellas sustancias naturales o sintéticas incluidas en las listas anexas al citado convenio (definición que también contiene la Ley 17/1967, de 8 de abril (BOE núm. 86, de 11 abril), de normas reguladoras por las que se actualizan las normas vigentes sobre estupeficientes y adaptándolas a lo establecido en este convenio, que la recoge en su art. 2). Esta Convención fue enmendada por el Protocolo de modificación de 1972 hecho en Ginebra el 25 de marzo de 1972. España aprobó y ratificó cuanto en él se disponía mediante Instrumento de Ratificación de 15 de diciembre de 1976. Somete a control internacional más de 124 estupeficientes clasificados en 4 listas anexas. La lista I incluye sustancias estupeficientes sometidas a rigurosas medidas de control y fiscalización; su prescripción y dispensación requiere obligatoriamente "receta oficial de estupeficientes", regulada mediante R.D. 1675/2012, de 14 de diciembre, por el que se regulan las recetas oficiales y los requisitos especiales de prescripción y dispensación de estupeficientes para uso humano y veterinario. (BOE núm. 313, de 29 de diciembre). Anexos I, II, III y IV modificados por la ORDEN PRE/2436/2013, de 26 de diciembre.
- **Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas**, hecho en Viena el 21 de febrero de 1971 (BOE núm. 218, de 10 de setiembre de 1976), que incorpora a sus listas anexas las sustancias que deben considerarse psicotrópicas. Fiscaliza unas 130 sustancias, clasificadas en 4 listas anexas, de mayor a menor peligrosidad.
- **Convención de Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de estupeficientes y sustancias psicotrópicas**, promulgada en Viena el 20 de diciembre de 1988 (BOE núm. 270, de 10.11.1990), que define también los precursores, que son sustancias que figuran en el cuadro I y el cuadro II de las tablas anexas al Convenio, y que son utilizadas frecuentemente en la fabricación ilícita de estupeficientes o sustancias psicotrópicas. El marco legislativo español en este sentido se concreta en la Ley 4/2009, de 15 de junio, de control de precursores de drogas y el Real Decreto 129/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de control de precursores de drogas.

A nivel nacional, la Ley 17/1967, de 8 de abril, tiene por finalidad específica la actualización de la legislación española sobre estupeficientes, adaptándola a lo establecido en la Convención Única de 1961. El Real Decreto

2829/1977, de 6 de octubre y la Orden de 14 de enero de 1981 que lo desarrolla, establece en el ámbito nacional las normas a las que estarán sujetas las personas o entidades que forman el ciclo completo a controlar en relación con las sustancias psicotrópicas, en el marco de las razones y propósitos aludidos en el Convenio sobre Sustancias Psicotrópicas de 1971. Las medidas de fiscalización establecidas en la Convención y en el Convenio varían de un grupo de sustancias a otro en función de la diferente capacidad para producir adicciones, de su valor terapéutico y del riesgo de su uso indebido, y por ello se clasifican en varias listas que figuran como Anexos de ambos documentos.

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

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

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

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

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

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

Conforme al principio de insignificancia la conducta es atípica cuando la cantidad de droga es tan minúscula que resulta incapaz de producir efecto nocivo alguno a la salud (sentencia de 11 de diciembre de 2000, 1889/2000).

Se conoce como dosis inicial psicoactiva aquella cantidad mínima de una sustancia química que tiene efecto en el organismo. El Pleno no jurisdiccional del Tribunal Supremo el 24 de enero del 2003 con el objeto de proceder a la unificación de criterios solicitó al Instituto Nacional de Toxicología un informe, que fue evacuado en diciembre de ese mismo año (Informe del Servicio de Información Toxicológico del Instituto Nacional de Toxicología 12691, de 22 de diciembre del 2003).

Dicho Informe fue objeto de un resumen por el gabinete técnico del Tribunal Supremo que lo remitió a todos los magistrados con las dosis mínimas psicoactivas de 6 sustancias.

Este resumen del informe fue mantenido por un Acuerdo no jurisdiccional de Sala el 3 de febrero del 2005. Los límites entre tipicidad y atipicidad lo marcan las siguientes cantidades:

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

Las cantidades asumidas por el Tribunal Supremo no son exactas a las mencionadas en el informe del Instituto de Toxicología, por ejemplo, la cantidad de heroína es sensiblemente inferior en 0,34 mg (exige 1 mg).

No fueron pocas las críticas recibidas que se basaban en que estas cantidades eran demasiado bajas permitiendo la absolución en muchos supuestos bajo el "principio de insignificancia".

Por ello **no se entiende que administrativamente se pueda castigar más a un ciudadano que aplicándole el código penal, ya que administrativamente no se tienen en cuenta cantidades consideradas "inocuas"**.

El periódico "La Vanguardia" publicó el 06.06.2018 que el Juzgado de Instrucción Número 2 de Figueras había archivado la causa penal contra el conductor drogado que atropelló mortalmente a un ciclista en Roses (Alt Empordà) en octubre de 2016. La sentencia se basa en el atestado policial y recoge que el investigado había consumido cocaína, pero subraya que "no hay ninguna prueba más que lleve a concluir que cometiera alguna infracción o imprudencia grave" al volante "que provocara la muerte" de la víctima. El juez señala que el atestado policial "solo refleja que, probablemente, la causa del atropello fue una falta de atención del conductor, pero no aparecen indicios de exceso de velocidad, de conducción temeraria o de cualquier otra infracción que indique la comisión de un delito por imprudencia". Por todo ello, archiva las actuaciones "por no haberse constatado que se haya perpetrado el delito".

Sorprende que, habiendo causado una muerte un conductor con presencia de drogas en su organismo, este dato es irrelevante para el juez con lo que conducir con presencia de drogas en el organismo, sin que aparentemente afecte a la conducción, es un riesgo asumible que no conlleva necesariamente reproche penal.

<sup>1014</sup> Debía decir "en todo caso", ya que el TRLTSV no prevé que pueda hacerlo otra Administración.

<sup>1016</sup> (La determinación de los medicamentos que pueden afectar a la conducción, las pruebas para su detección y, en su caso, sus niveles máximos).

- f) La coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria** en las vías públicas o de uso público<sup>1017</sup>.
- g) La suscripción de tratados y acuerdos internacionales relativos a la seguridad de los vehículos y de sus partes y piezas**<sup>1018</sup>, así como dictar las disposiciones pertinentes para implantar en España la reglamentación internacional derivada de los mismos.
- h) La regulación de aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial** y, en especial, la de los talleres de reparación de vehículos<sup>1019</sup>.

<sup>1015</sup> Debía añadir "en el organismo". Sobra "en su caso" ya que no sirve determinar las drogas si al mismo tiempo no se fijan los niveles máximos admisibles en el organismo. En este aspecto el TRLTSV se distancia del Texto Articulado anterior (RDL 339/1990) que no contenía la expresión "en su caso". También tenía que haber dicho "los niveles máximos admisibles en el organismo por encima de los cuales está prohibido conducir", ya que los niveles máximos, sin ninguna otra aclaración, no tienen techo.

Esta competencia de la AGE en lo que se refiere a las pruebas de detección de drogas se va a desarrollar en el art. 28 RGCir. Éste dice en su apartado a) que normalmente las pruebas de detección de drogas las realizará un médico, aunque en el punto c) se aparta de este criterio, en el caso de los conductores que presentan síntomas de haber consumido drogas, e indica que los agentes se ajustarán a la Ley de Enjuiciamiento Criminal en la que no se exige la presencia de un médico.

El motivo del cambio de criterio es que en el apartado c) el conductor presenta síntomas evidentes y el policía, en principio, no necesita la presencia de un médico.

Por su parte la LECrim señala que las pruebas las realizarán siempre los agentes de la policía judicial de tráfico (anulando el apartado 1 del art. 28 RGCir) y se ajustarán a lo previsto en las normas de seguridad vial. Con lo cual vemos que el Reglamento General de Circulación remite a la Ley de Enjuiciamiento Criminal y ésta remite a las normas de tráfico.

Los agentes, que, en un control aleatorio, observen que el conductor tiene síntomas de haber consumido alcohol por encima de lo previsto reglamentariamente o drogas, debe abandonar la actuación administrativa y pasar a actuar como policía judicial ante la presencia de un delito.

<sup>1016</sup> En este artículo debían haberse incluido los medicamentos.

<sup>1017</sup> Este apartado, tal como está redactado, estaría pendiente de desarrollo legal o reglamentario.

<sup>1018</sup> **Las Naciones Unidas:**

- Acuerdo internacional de 1958 (en vigor, el 20.06.1959) para la adopción de condiciones uniformes para la homologación de vehículos,
- Acuerdo paralelo de 1998 (en vigor, el 25.08.2000). Este Acuerdo Mundial presenta la particularidad de que los países que no deseen o no puedan asumir la adopción y el cumplimiento de las obligaciones del Acuerdo de 1958, incluidas las obligaciones de reconocimiento mutuo de las homologaciones, puedan participar efectivamente en la elaboración de normas técnicas mundiales armonizadas.
- Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.
- Reglamento (UE) núm. 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.
- Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

**Transposición en España:**

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

<sup>1019</sup> Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes.

- i) La regulación del transporte de personas<sup>1020</sup> y, especialmente, el transporte escolar y de menores<sup>1021</sup>, a los efectos relacionados con la seguridad vial.**
- j) La regulación del transporte de mercancías y, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional<sup>1022</sup>, a los efectos relacionados con la seguridad vial.**

<sup>1020</sup> Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE núm. 182, de 31 de julio) y Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE núm. 241, de 8 de octubre), por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

<sup>1021</sup> Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, (BOE núm. 105, de 2 de mayo) sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. Es llamativo que el RGV y el RGCir al ocuparse de la señal V-10 sólo mencionan el transporte escolar y sin embargo el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores dice en su art. 5.1 que esa señal se aplica también al transporte de menores. Ver también la Orden ITC/4037/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir ciertos espejos u otros dispositivos de visión indirecta a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores Orden ITC/4038/2006, de 21 de diciembre, por la que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los dispositivos acústicos de señalización de marcha atrás a instalar por determinados autobuses utilizados en el transporte escolar y de menores (ambas en el BOE núm. 3, de 3 de enero).

En Estados Unidos los autobuses escolares, además de que se identifican mucho mejor que los nuestros cuentan con señales de stop desplegadas en los costados para avisar a los conductores de que se detengan durante el ascenso y descenso de los escolares.

<sup>1022</sup> **Acuerdos internacionales:**

**El ADR**, Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, hecho en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, es un acuerdo europeo, en el que participan también países no europeos, y tiene influencia a nivel mundial. Este acuerdo modifica sus Anejos cada dos años (los impares) y se publica en el BOE. La última versión de las enmiendas a los Anejos A y B se publicó en el BOE núm. 106 de 4.05.2017 y es válida hasta el 30.06.2019. Aunque tarde en publicarse en España, en la UNECE se puede encontrar una versión en inglés, francés y ruso desde principios de cada año impar.

Véase Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero (BOE núm. 50, de 27 de febrero), por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español y el Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.

Véase el Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.

**El ATP**, Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en esos Transportes, y sus Anejos hecho en Ginebra el 1 de septiembre de 1970, al que se adhirió España el 24 de abril de 1972 (BOE núm. 280, de 22 de noviembre de 1976).

Ver Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre (BOE núm. 252, de 21 de octubre), sobre el Transporte de Mercancías Perecederas y los Vehículos especiales utilizados en estos Transportes. Las actualizaciones de los Anejos también se publican en el BOE. Existe una versión consolidada a 30.09.2015 en [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es).

Véase Real Decreto 1109/1991, de 12 de julio (BOE núm. 170, de 17 de julio), por el que se aprueba la Norma General relativa a los alimentos ultracongelados destinados a la alimentación humana.

También debe examinarse el Real Decreto 237/2000, de 18 de febrero (BOE núm. 65, de 16 de marzo), por el que se establecen las especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos especiales para el transporte terrestre de productos alimentarios a temperatura regulada y los procedimientos para el control de conformidad con las especificaciones.

Ídem, el Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, (BOE núm. 230, de 25 de setiembre). por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte.

**El CSC**, Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, de 2 de diciembre de 1972 (España se adhirió en 1974). Ver Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre (BOE núm. 12, de 14 de enero de 2005), por el que se establecen normas de seguridad de contenedores. La homologación de los contenedores implica la verificación administrativa de que los contenedores cumplen con los requisitos establecidos en el citado Convenio Internacional de Ginebra, el cual establece la obligatoriedad de comprobar, por parte de las autoridades administrativas nacionales, de la seguridad de los mismos. Esa homologación se puede ver en la placa de

**k) La regulación del vehículo automatizado<sup>1023</sup>, de conformidad con lo dispuesto en la ley.**

<sup>1024</sup> (Regulación de los accidentes de tráfico).

aprobación CSC conocida como “Aprobación de seguridad CSC”. Esta placa hace referencia al cumplimiento de las pruebas de resistencia estructural del contenedor.

Además, existen otros acuerdos para el transporte internacional de mercancías:

**El Convenio CMR**, de 19 de mayo de 1956 al que se adhirió España en 1974 (BOE núm. 109, de 7 de mayo), es el marco jurídico que regula los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera.

El documento CMR: prueba la existencia del contrato de transporte internacional por carretera, al tiempo que sirve de recibo al cargador conforme ha entregado la mercancía al transportista para su posterior transporte.

**El Convenio TIR** (siglas francesas para Transport International Routier), concluido en Ginebra el 15.01.1959 (reemplazada en 1975), al que España se adhirió en 1982 (BOE núm. 34, de 9 de febrero de 1983), que regula el paso aduanero, entre países contratantes, de mercancías transportadas por carretera. Se trata de facilitar y acortar estos trámites para hacer más ágil el comercio internacional.

El régimen TIR se aplica a transportes de mercancías entre países fuera de la comunidad europea, a través de una o varias fronteras entre países contratantes, con la condición de que sea un transporte sin manipulación intermedia de la carga.

**El AETR**, Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera, hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970 (BOE núm. 277, de 18 de noviembre de 1976).

**El Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras**, hecho en Ginebra, el 21 de octubre de 1982. Contiene en el apéndice 2 del anexo 8 del Convenio, un formulario denominado: Certificado internacional de pesaje de vehículos (CIPV) (<http://www.unece.org>). El Convenio se publicó en el BOE núm. 28, de 25 de febrero de 1986.

**Reglamento (CE) núm. 561/2006** (DOUE de 11 de abril de 2006) que establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

<sup>1023</sup> No se entiende porque han puesto la frase en singular, ya que quedaría mejor si dijese “La regulación de los vehículos automatizados”. De todas formas, es loable, que se adelante a legislar lo que pronto será común en nuestras vías.

<sup>1024</sup> Dada la importancia de los accidentes de tráfico, estaría bien que el TRLTSV indicase como se debe actuar en caso de accidente, por ejemplo, utilizando el parte amistoso de accidentes y cuál es la normativa que se aplica en esos casos.

Sería conveniente que aclarase que existe un “Parte amistoso de accidentes” y que si no se producen daños personales y las dos partes están de acuerdo no es necesario llamar a los agentes de tráfico. En la vía penal se ocupa el Código Penal y en la vía civil, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. También sería interesante que los ciudadanos afectados en un accidente conociesen que tienen **derecho a la libre elección del centro médico o de rehabilitación**. Este derecho a la libre elección ha sido reconocido en numerosa jurisprudencia tanto del Tribunal Supremo como de diferentes Audiencias Provinciales, que tienen igualmente en cuenta lo dispuesto en los artículos 38, 103 y 104 de la Ley 50/1980 del Contrato de Seguro. También existe el **derecho a la libre elección de taller** según el art. 18 de esta última ley: el asegurado tiene derecho a libre elección del taller donde va a reparar su vehículo, siendo ilegal cualquier restricción y/o limitación de este derecho.

Esa misma ley **permite que el asegurado pueda elegir libremente el Procurador y Abogado** que hayan de representarle y defenderle en cualquier clase de procedimiento y que éstos no estén sujetos, en ningún caso, a las instrucciones del asegurador.

**En caso de colisión recíproca, sin culpable claro, la sentencia STS 7647/2012, de 10 de septiembre de 2012** estableció que **cuando se producen daños personales en un accidente de tráfico de este tipo, el resarcimiento proporcional solo es aplicable cuando pueda acreditarse un porcentaje concreto o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados. En caso contrario, ambos conductores responden del total de los daños causados a los ocupantes del otro vehículo.**

**La sentencia 294/2019, de 27 de mayo, de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, reunida en pleno, ha fijado doctrina sobre la solución aplicable a los casos de daños en los bienes causados por la colisión recíproca de vehículos sin determinación del grado de culpa de cada conductor.**

## Artículo 5. Competencias del Ministerio del Interior<sup>1025</sup>.

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

- a) **La expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores<sup>1026</sup> y de la autorización especial<sup>1027</sup> para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas**, con los requisitos sobre conocimientos, aptitudes técnicas y psicofísicas y periodicidad que **se determinen reglamentariamente<sup>1028</sup>**, así como la declaración de la **nulidad, lesividad o pérdida de vigencia<sup>1029</sup>** de aquellos.
- b) **El canje<sup>1030</sup>**, de acuerdo con las normas reglamentarias<sup>1031</sup> aplicables, de los permisos de conducción<sup>1032</sup> y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas **expedidos en el ámbito militar y policial<sup>1033</sup>** por los

---

*Cuando ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.*

*La Sala de lo Civil considera que la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor, pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto.*

<sup>1025</sup> *Las modificaciones que figuran en rojo fueron hechas por la Ley 18/2021 y entran en vigor el 22.03.2022.*

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

<sup>1026</sup> *La aplicación obligada a la legislación española del Reglamento (UE) 168/2013 vigente desde el 01.01.2016 motivó que los ciclomotores hayan pasado a ser considerados vehículos de motor.*

<sup>1027</sup> *El texto del ADR denomina a la autorización especial, "Certificado de formación del conductor". Aunque no es competencia del Ministerio del Interior, debemos tener en cuenta que para poder trabajar como conductor de camiones o autobuses hay que obtener y luego mantener actualizado el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) y en este certificado se han incluido materias nuevas, como en el caso de los conductores de autobuses que deben saber atender a las Personas con Movilidad Reducida (PMR) que utilizan sillas de ruedas. Aún está pendiente que sea obligatorio colocar hebillas o cinturones para sujetar la silla dentro del autobús.*

<sup>1028</sup> *Véanse los artículos 25 al 30 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.*

<sup>1029</sup> *La nulidad, lesividad y pérdida de vigencia figura en el Capítulo IV, artículos 34 al 40, del Reglamento General de Conductores.*

<sup>1030</sup> *Se permite el canje de los permisos de conducción de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, aunque se obtenga o se renueve en esos países estando residiendo en España, de acuerdo con el principio de la libre circulación. Por ello tampoco sus titulares serían denunciados por ello. Véase la Instrucción 2018/ C-131 S-148, de la DGT de 12 de diciembre.*

*Lo que no está permitido es que un "no comunitario" que tenga la residencia habitual en España vaya de vacaciones a su país y allí obtenga el permiso para luego tratar de canjearlo.*

<sup>1031</sup> *Art. 15 al 20 del Reglamento General de Conductores.*

<sup>1032</sup> *Vemos como habla de canjear permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transportan materias peligrosas, pero no ofrece la posibilidad de canjear una licencia de vehículo especial agrícola o de un vehículo para personas de movilidad reducida.*

<sup>1033</sup> *Realmente sólo se produce el canje cuando el interesado deja de pertenecer a las fuerzas armadas o de seguridad, ya que si sigue en activo no se produce un canje al no tener que entregar el permiso militar o civil, según corresponda.*

*El artículo 74 del RGCond, que se ocupa de la formación impartida por las Escuelas oficiales de Policía, señala que cuando "cuenten con autorización de la Dirección General de Tráfico, podrán impartir la formación necesaria para la obtención del permiso de conducción de las clases A2, A, para sus efectivos policiales y, en su caso, para bomberos, agentes forestales u otros colectivos profesionales cuya formación como conductores tuvieran atribuida".*

correspondientes en el ámbito civil<sup>1034</sup>, así como **el canje, la inscripción o la renovación de los permisos expedidos en el extranjero**<sup>1035</sup> cuando así lo prevea la legislación vigente<sup>1036</sup>.

---

*En Italia se canjean los permisos del personal dependiente y de los voluntarios de la Cruz Roja Italiana, en las mismas condiciones que los permisos militares, hasta un año después de su cese.*

<sup>1034</sup> El Real Decreto 628/2014, de 18 de julio (BOE núm. 186, de 1 de agosto), por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, en su artículo 5, indica que por Orden del Ministerio del Interior se determinarán las escuelas y organismos de las Fuerzas Armadas y de la Dirección General de la Guardia Civil facultados para expedir las autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a dichas instituciones.

*Muestra los modelos de permisos y la autorización para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas y se ocupa del canje de los permisos civiles por sus equivalentes militares incluidas las anteriores autorizaciones especiales.*

*El Registro de estos permisos se lleva a cabo por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa (permisos militares) y la Dirección General de Guardia Civil (permisos de la Guardia Civil).*

*El artículo 72.1 del RGCond de 2009, se ocupa de las Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas e indica que por el Ministro del Interior se determinarán las Escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.*

*El RD 628/2014 ha sido desarrollado por la Orden DEF/601/2015, de 6 de abril (BOE núm. 85, de 9 de abril). Esta Orden fija la estructura general, características y articulación del Registro de Conductores de las Fuerzas Armadas (RECONFAS) y regula el procedimiento de concesión de las autorizaciones para conducir vehículos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil. Establece en su artículo 2.8 la interconexión por vía electrónica con los Registros de Conductores e Infractores de la DGT y con el Registro de Conductores de la Dirección General de la Guardia Civil.*

*Véase la Orden INT/161/2011, de 21 de enero, (BOE núm. 30, de 4 de febrero), por la que se determinan las Escuelas facultadas para impartir la formación y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales y la autorización especial para conducir esos vehículos cuando transporten mercancías peligrosas, al personal del Cuerpo Nacional de Policía.*

<sup>1035</sup> Existen notables diferencias entre los canjes de permisos del Espacio Económico Europeo y los de otros países situados fuera de ese Espacio. En este último caso España firma convenios con cada país y las condiciones para el canje pueden variar de un país a otro.

*La publicación “Law&Trends” informa el 3004.1921 que el Tribunal de Justicia europeo en el asunto C-47/20 resolvió que un Estado miembro puede negarse a reconocer un permiso de conducción simplemente renovado en otro Estado miembro tras haber prohibido a su titular conducir en su territorio.*

*El caso se refería a un ciudadano alemán residente en España que fue privado del derecho a conducir en Alemania, mientras circulaba por aquel país, por hacerlo en estado de embriaguez, mientras no cumpliera los requisitos exigidos en aquel país. Luego volvió a España y renovó el permiso y al tratar de circular años después por Alemania no le fue reconocida la validez del permiso ya que debía presentar un informe médico-psicológico para disipar las dudas sobre su aptitud para conducir. El Tribunal destacó que no había obtenido un nuevo permiso de conducción en España cuya validez debiera ser reconocida con arreglo a la Directiva relativa al permiso de conducción, sino que únicamente había obtenido documentos mediante los que se renovaba su permiso de conducción inicial.*

*Esta misma publicación informa, en la misma fecha, que en el asunto C-56/20, el Tribunal de Justicia destaca que las inscripciones que figuran sobre el permiso de conducción son competencia exclusiva del Estado miembro de residencia normal del titular de dicho permiso. Por ello, otro Estado miembro no puede colocar sobre el permiso, cuyo modelo está armonizado en forma de tarjeta de plástico, una mención relativa a la prohibición de conducir en su territorio. Si puede, sin embargo, dirigirse al Estado miembro de residencia para que este último incluya esa mención. Se trataba de un ciudadano austríaco al que la ciudad de Pforzheim (Alemania) quería hacer una anotación en su permiso para prohibirle circular por Alemania por haber conducido bajo la influencia de estupefacientes.*

<sup>1036</sup> Más que “legislación vigente”, ya que ésta es el propio Texto Refundido, no teniendo prácticamente ninguna incidencia la ley de Procedimiento Administrativo, debiera decir “el Reglamento General de Conductores” o “cuando esté así previsto reglamentariamente”. Este reglamento se complementa con los canjes de cartas que

- c) **Las autorizaciones<sup>1037</sup> de apertura<sup>1038</sup> de centros de formación de conductores<sup>1039</sup> <sup>1040</sup>y la declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de aquéllas<sup>1041</sup>, así como los certificados<sup>1042</sup> de aptitud y autorizaciones que permitan acceder a la actuación profesional<sup>1043</sup> en materia de enseñanza de la conducción<sup>1044</sup> y la acreditación de la destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores<sup>1045</sup>, con los requisitos y condiciones que reglamentariamente se determinen.**
- d) **La matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación de los vehículos a motor, remolques, semirremolques y ciclomotores<sup>1046</sup>, así como la**

---

*efectúa el Ministerio de Asuntos Exteriores con el del país con el que se firma un convenio de canje y reconocimiento mutuo de los permisos de conducción nacionales.*

<sup>1037</sup> *Dado que en el apartado a) habla de "Expedición" aquí hubiera quedado mejor que dijese: "La expedición de las autorizaciones ..."*

<sup>1038</sup> *Este apartado indica que el Ministerio del Interior se ocupa de (expedir) las autorizaciones de apertura de las autoescuelas, pero con respecto a los centros psicotécnicos (dado que tienen que tener autorización previa de la Comunidad Autónoma como centros sanitarios), no se ocupa de las autorizaciones y requisitos para que determinados centros sanitarios puedan funcionar como centros de reconocimiento de conductores. La última parte del apartado se limita a decir "**la acreditación de la (actuación profesional)** destinada al reconocimiento de las aptitudes psicofísicas de los conductores".*

<sup>1039</sup> *Es decir, las Escuelas Particulares de Conductores (Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre (BOE núm. 258, de 28 de octubre), por el que se aprueba su Reglamento regulador, los Centros de Formación de Conductores que transportan Mercancías Peligrosas regulados por la Orden de 18 de junio de 1998 (BOE, núm. 155, de 30 de junio) y los Centros oficiales militares, de la Guardia Civil y de la Policía.*

<sup>1040</sup> *Este apartado no refleja la realidad actual ya que existen centros de formación de conductores que no están autorizados por el Ministerio del Interior, como ocurre con los centros de formación para el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) que son autorizados por las C.C.A.A. tal como refleja el artículo 8 del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.*

*También el Real Decreto 1225/2010, de 1 de octubre, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cinco cualificaciones profesionales correspondientes a la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos, contempla dentro de la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos tres cualificaciones profesionales: conducción de autobuses, conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera y conducción profesional de vehículos turismos y furgonetas. Aunque el gobierno le corresponde, tal como señala la exposición de motivos, previa consulta al Consejo General de la Formación Profesional, determinar la estructura y el contenido del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales y aprobar las cualificaciones que proceda incluir en el mismo, así como garantizar su actualización permanente, son las C.C.A.A. quienes imparten la enseñanza en sus centros de formación profesional.*

<sup>1041</sup> *El Capítulo IV del RGCond (artículos 34 al 40) se ocupa de la nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas para conducir.*

<sup>1042</sup> *Se vuelve a echar de menos que no añada "Expedición".*

<sup>1043</sup> *Sería más sencillo de leer si le limitase a decir: "... que permitan acceder a la enseñanza profesional de la conducción".*

<sup>1044</sup> *El Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, se ocupa en su artículo 46 del certificado de aptitud de profesor de formación vial y en el 47 del correspondiente a Director de Escuelas de Conductores.*

<sup>1045</sup> *Artículo 10 del Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

<sup>1046</sup> *Ver Capítulo II y Capítulo IX del Título IV del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el RGV y el Capítulo IV del RGCond aprobado por RD 818/2009, de 8 de mayo.*

*Debiera modificarse este apartado ya que desde el 01.01.2016, a causa de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 168/2013 los ciclomotores han pasado a tener la consideración de vehículos de motor.*

**declaración de nulidad, lesividad<sup>1047</sup> o pérdida de vigencia de dichos permisos<sup>1048</sup>, en los términos que reglamentariamente se determine.**

- e) Las autorizaciones<sup>1049</sup> o permisos temporales y provisionales<sup>1050</sup> para la circulación de vehículos<sup>1051</sup>.**
- f) Las normas especiales<sup>1052</sup> que posibiliten la circulación de vehículos históricos<sup>1053</sup> y fomenten la conservación y restauración de los que integran<sup>1054</sup> el patrimonio histórico.**

---

<sup>1047</sup> Debiera citar la necesidad de respetar lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

<sup>1048</sup> Tenía que haber añadido “y licencias”. Véase el Capítulo IX del Título IV del RGV y Capítulo I del Título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

<sup>1049</sup> La Instrucción 15/V-113, de la DGT, de 13.10 de 2015, se ocupa de la “Autorización de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general”.

<sup>1050</sup> Permisos temporales para particulares (placas verdes, con caracteres blancos, con una P inicial), permisos temporales para empresas o entidades relacionadas con el vehículo (placas rojas, con caracteres blancos, con una S inicial en los vehículos sin matricular en España y una V en el caso de los vehículos matriculados en España) y permisos temporales para pruebas o ensayos de investigación y extraordinarios realizados por fabricantes, carroceros y laboratorios oficiales (llevará la placa temporal de empresa y la señal V-12 (F.V., que significa Fabricante de Vehículo).

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

<sup>1051</sup> Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre, de la DGT, sobre “Autorizaciones de pruebas o ensayos de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general”

<sup>1052</sup> Tendría que decir “la aprobación de las normas especiales”. La “norma especial” a la que se refiere es el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos y fue aprobado por el Consejo de Ministros a propuesta de los Ministros de Justicia e Interior y de Industria y Energía, es decir, no fue aprobado simplemente por el Ministro del Interior.

<sup>1053</sup> Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos. (BOE núm. 189, de 9 de agosto). Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

<sup>1054</sup> Parece referirse a los vehículos históricos existentes y por ello debiera decir: “que integran o puedan integrar” o “que integran o se puedan incorporar”.

**g) La retirada<sup>1055</sup> de los vehículos de la vía fuera de poblado<sup>1056</sup> y la baja temporal<sup>1057</sup> o definitiva<sup>1058</sup> de la circulación<sup>1059</sup> de dichos vehículos.**

<sup>1055</sup> Figura en el artículo 105.1 del TRLTSV.

<sup>1056</sup> Ver artículo 7.c) de esta ley, en el que también se atribuye la competencia para la retirada de vehículos de la vía fuera de poblado, a los ayuntamientos.

<sup>1057</sup> Un vehículo en situación de baja temporal tiene prohibido el estacionamiento en la vía pública por carecer de autorización administrativa válida y podría ser objeto de retirada y traslado a un depósito municipal.

La DGT está investigando el motivo por el que han aumentado espectacularmente las bajas temporales. Se sospecha que uno de los motivos principales es que los vehículos no son achatarrados y son exportados para ser matriculados en otros países o bien para ser vendidos por piezas. Les ha denominado “coches zombies”.

Para evitar esto el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, establece que para diferenciar los efectos administrativos entre la baja temporal y la baja definitiva en el Registro de Vehículos, **la baja temporal tendrá una duración establecida de un año**, prorrogable sucesivamente si el titular del vehículo manifiesta su voluntad de mantener el vehículo fuera de la circulación.

El Real Decreto 265/2021 indica en su art. 35 que puede solicitarse la baja definitiva en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico. Ya no debe ser la de la provincia de su domicilio legal o a aquella en que fue matriculado el vehículo. En el caso de los coches abandonados, la baja debe acordarse de oficio, mediante la oportuna resolución. Y si no ha pasado la inspección ITV obligatoria o carece de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años, se podrá establecer la baja definitiva de oficio, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula. Ello, no impide que, si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado.

<sup>1058</sup> Está regulada en el Art. 35 del RGV.

El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril (BOE núm. 89, de 14 de abril), sobre los vehículos al final de su vida útil tiene por objeto, según su art. 1, establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

La Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, que regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil, vino a materializar el procedimiento efectivo de las bajas telemáticas de los mismos. Esta Orden ha sido sustituida por el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil. Conforme al art. 5 del RD 265/2021, los vehículos tienen la consideración de residuos a partir del momento en que son entregados a un Centro Autorizado de Tratamiento.

A partir de ese momento, según el art. 6 del RD 265/2021, el CAT realizará la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, y emitirá el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.

El certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental, constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y tratamiento.

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

<sup>1059</sup> Ver Capítulo VI del Título IV del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, dedicado a las bajas y rehabilitación de los vehículos.

h) Los registros<sup>1060</sup> de vehículos<sup>1061</sup>, de conductores e infractores<sup>1062</sup>, de profesionales de la enseñanza de la conducción<sup>1063</sup>, de centros de formación de conductores, de los centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los

---

<sup>1060</sup> El artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal establece que la creación, modificación y supresión de los ficheros de las Administraciones Públicas sólo podrá hacerse por medio de disposición general publicada en el Boletín Oficial del Estado o diario oficial correspondiente. La Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, (BOE núm. 114, de 13 de mayo) regula los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior. En esta Orden, el fichero número 17 de la DGT se ocupa de los Centros de Formación de Conductores y de Profesionales de la Enseñanza de la Conducción. Su finalidad es el control de las escuelas particulares de conductores y de los profesionales de la enseñanza de la conducción, pero existen otros ficheros que no están registrados en la Agencia Española de Protección de Datos. La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre (BOE núm. 298, de 14 de diciembre), define, en su art. 3a) los datos de carácter personal: "cualquier información concerniente a personas físicas identificadas o identificables" y en su art. 3b) considera fichero: "todo conjunto organizado de datos de carácter personal, cualquiera que fuere la forma o modalidad de su creación, almacenamiento, organización y acceso". En su artículo 26 señala que "Toda persona o entidad que proceda a la creación de ficheros de datos de carácter personal lo notificará previamente a la Agencia de Protección de Datos".

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

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

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

<sup>1061</sup> El artículo 2 del Reglamento General de Vehículos regula el Registro de Vehículos.

<sup>1062</sup> El Título V (art. 76 a 79) del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, se ocupa del Registro de Conductores e Infractores. La DGT ha realizado numerosos convenios con ayuntamientos para facilitar trámites administrativos relacionados con el tráfico. El listado se encuentra en:

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio/>

<sup>1063</sup> Los registros de profesores, directores y autoescuelas están regulados en los artículos 49 y 50 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

**conductores<sup>1064</sup> y de manipulación<sup>1065</sup> de placas<sup>1066</sup> de matrícula<sup>1067</sup>, en los términos que reglamentariamente determine.**

---

<sup>1064</sup> Tendría que aclarar que se refiere a conductores de vehículos para lo que se exija un permiso o licencia ya que los conductores de ciclos, de vehículos de movilidad personal, y los conductores de ganado, incluidos los jinetes, están exentos. El Registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores está contemplado en los artículos 10 y 11 del Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.

<sup>1065</sup> Sería mejor utilizar la palabra "grabación" ya que una de las acepciones de manipulación en el DLE, es: "Intervenir con medios hábiles y, a veces, arteros, en la información, etc., con distorsión de la verdad...". Así la expresión; "detenido por manipular la placa de matrícula" puede prestarse a confusión ya que manipular matrículas es una actividad absolutamente legal según el TRLTSV.

En California se están haciendo ensayos con una matrícula electrónica situada en la parte posterior del vehículo. Permite ver el tiempo que queda en un estacionamiento de pago, emitir mensajes urgentes policiales, informar que el vehículo está siendo robado, geolocalizar el vehículo, aunque esto puede ser anulado por el conductor, etc.

<sup>1066</sup> El registro de manipuladores está contenido en el artículo segundo del Real Decreto 2100/1976, de 10 de agosto (BOE núm. 217, de 9 de setiembre), sobre fabricación, importación, venta y utilización de piezas, elementos o conjuntos para reparación de automóviles.

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

El Real Decreto 885/2020, de 6 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de placas de matrícula para vehículos de motor y remolques define "Manipulador" a toda persona física o jurídica que, debidamente inscrita por el fabricante en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, forma parte de su red de fabricación y comercialización y realiza la operación de grabado del número de manipulador así como de las letras, números y demás signos que constituyen la matrícula del vehículo. El "Fabricante" es toda persona física o jurídica que fabrica una placa de matrícula o que manda diseñar o fabricar una placa de matrícula y la comercializa con su nombre, denominación social o marca comercial.

El artículo 4.10 de este Real Decreto señala que, si el fabricante tuviere conocimiento de que un manipulador por él autorizado no respetase sus instrucciones, referentes a procesos de fabricación y grabación de la placa, deberá retirarle dicha autorización, comunicándolo al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

<sup>1067</sup> Hubiera quedado más correcto que estuviera escrito y "de los centros de grabación de placas de matrícula".

**i) La vigilancia<sup>1068</sup> y disciplina<sup>1069</sup> del tráfico en toda clase de vías interurbanas<sup>1070</sup> y en travesías cuando no exista policía local<sup>1071</sup>, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en dichas vías<sup>1072</sup>.**

<sup>1068</sup> La vigilancia se efectúa a través de patrullas estáticas o móviles a pie o en vehículos y también utilizando medios de captación de imágenes.

<sup>1069</sup> La disciplina es el control del cumplimiento de las normas. Tanto la vigilancia como la disciplina corresponderán normalmente a las policías locales.

<sup>1070</sup> Este apartado parece bloquear la posibilidad de que los agentes de tráfico que no sean locales puedan controlar las infracciones cometidas **en vías urbanas** en aquellos ayuntamientos que carezcan de policía local. El art. 51.2 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (LOFCS) dispone que "en los **Municipios donde no exista Policía Municipal**, los cometidos de ésta serán ejercidos por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos". Y con este precepto enlaza el apartado 1 de la disposición transitoria 4ª del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de Régimen Local (TRRL), al disponer que en los Municipios donde no exista Cuerpo de Policía Local, "su misión se llevará a cabo por los **Auxiliares de la Policía Local** que comprenderá el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos". Estos han de ser funcionarios tal como señala el art. 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local que reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcional las funciones públicas que impliquen ejercicio de autoridad. Varias C.C.A.A. han creado cuerpos de "Auxiliares de Policía Local", "Vigilantes municipales", etc.

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

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

La Comunidad de Madrid tiene policías locales destinados a reforzar a aquellos municipios que están insuficientemente dotados de policía local.

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

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

<sup>1071</sup> Cuando se publicó la LTSV, el 14 de marzo de 1990, en el Anexo, que se ocupaba de las definiciones aparece "Travesía" como "Tramo de vía interurbana que discurre por suelo urbano". La Disposición Final Primera del Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, modificó ese Anexo, pasando a definir "travesía" como "tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso". Es incongruente que, si existe Policía Local, tengan que formular las denuncias sus agentes por una infracción cometida a una norma de circulación en la travesía en un boletín de la Jefatura de Tráfico correspondiente, y, sin embargo, si esa infracción la cometen en una calle adyacente a la travesía, es competente para su sanción el Alcalde, ya que la competencia sancionadora es irrenunciable, y se utiliza un boletín de denuncia del Ayuntamiento.

No debía indicar "cuando no exista policía local", tenía que haber añadido "o esta sea insuficiente". Existen municipios que sólo cuentan con un policía local o dos y por ello el ayuntamiento no puede asumir las competencias de tráfico. Debiera haber en cada autonomía policías locales de reserva para cubrir bajas y acudir a ciertos municipios cuando se programen actos que requieran su presencia como procesiones, fiestas, etc. No

- j) **La denuncia y sanción de las infracciones por incumplimiento de la obligación de someterse<sup>1073</sup> a la inspección técnica de vehículos**, así como a las **prescripciones derivadas de aquélla<sup>1074</sup>**, y por razón del ejercicio de **actividades industriales<sup>1075</sup>** que afecten de manera directa a la seguridad vial.
- k) **La regulación<sup>1076</sup>, ordenación<sup>1077</sup> y gestión<sup>1078</sup> del tráfico<sup>1079</sup> en vías interurbanas<sup>1080</sup> y en travesías<sup>1081</sup>**, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación<sup>1082</sup>

---

es un problema menor, así en Galicia de 314 municipios, sólo 161 cuentan con policía local y en algún municipio solo existe un agente. El artículo 84.4) del TRLTSV señala que excepto en las C.C.A.A. que tienen transferidas las competencias de tráfico, los Jefes Provinciales de Tráfico asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos.

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

<sup>1072</sup> Según la página web de la aseguradora "Línea Directa": <http://www.fundacionlineadirecta.org/multas-de-trafico>, el 92% de los conductores españoles creen que las sanciones de tráfico tienen, en mayor o menor medida, un claro carácter recaudatorio.

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

<sup>1073</sup> No es adecuada la palabra "someterse", tendría que decir "someter el vehículo".

<sup>1074</sup> Se denunciaría y sancionaría por no cumplir con lo indicado en el resultado de la Inspección.

<sup>1075</sup> Entre esas actividades industriales están la instalación en un taller de inhibidores de radar en los vehículos, sanción muy grave contemplada en el Art. 77.p) del TRLTSV o la fabricación de matrículas de vehículos sin hacerlo en un centro autorizado. Otras actividades prohibidas expresamente en la ley, son la alteración de tacógrafos y limitadores de velocidad.

<sup>1076</sup> La ordenación del tráfico son todas aquellas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible en las vías públicas.

<sup>1077</sup> La regulación del tráfico son las distintas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, pero con relación al tiempo.

<sup>1078</sup> La Gestión del tráfico se refiere a la combinación de medidas que sirven para optimizar la capacidad de circulación y para mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema viario.

<sup>1079</sup> Este apartado k) complementa al apartado i) ya que a "vigilancia y disciplina" añade "regulación, gestión y control", aunque vemos que "vigilancia y disciplina" corresponde a la policía y lo demás a las autoridades municipales.

<sup>1080</sup> Las vías interurbanas deben considerarse en un sentido amplio ya que deben incluir no sólo calzada y arcenes y elementos de separación física sino también las instalaciones, tales como las áreas de servicio, incluidas en las zonas colindantes. Estas zonas están definidas en el art. 26 de la Ley 37/2015, de Carreteras. En estas zonas se prestan servicios destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de las carreteras, y en las vías de esas instalaciones es también competente el Ministerio del Interior y, en su caso, las Comunidades Autónomas con las competencias transferidas en materia de tráfico.

<sup>1081</sup> Debido a su complejidad, al final de este trabajo se analiza la problemática de las travesías.

<sup>1082</sup> Indica que puede delegar en un Municipio la regulación del tráfico en una travesía a través de la policía local.

Los protocolos de colaboración en materia de seguridad vial entre la policía local y el subsector de tráfico de la guardia civil se firman por los jefes de policía local y el mando provincial de la Guardia Civil de Tráfico. EL protocolo es ratificado por el Jefe Provincial de Tráfico y el Alcalde. A la Junta Local de Seguridad únicamente se le da traslado en la siguiente convocatoria tras la firma del protocolo a efectos de convalidación. Aquí se puede leer un ejemplo de protocolo: <http://www.ayto-finestrat.es/finestrat-y-la-guardia-civil-de-alicante-acuerdan-el-primer-protocolo-de-colaboracion-en-materia-de-seguridad-vial/> (Este comentario está basado en una información publicada por "agustin234" en la página "Infopolicial").

con las Entidades locales<sup>1083</sup>, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales.

- J) Las directrices básicas y esenciales<sup>1084</sup> para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico<sup>1085</sup>, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales<sup>1086</sup>, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la colaboración necesaria.**

<sup>1083</sup> El término “entidades locales” aparece 5 veces en el texto de la Ley y no se entiende muy bien el motivo ya que la única entidad local que regula el tráfico es el municipio, ya que ni las diputaciones ni las entidades locales inferiores a un municipio tienen competencias en materia de tráfico. Por ello hubiera quedado mejor que sustituyesen el término “entidades locales” por “municipios”.

<sup>1084</sup> Estas directrices se plasman en las Instrucciones que regularmente publica la DGT. También se podría calificar como directriz básica la “Guía Codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial” que también edita la DGT. Esa Guía cuenta con un manual editado por la DGT para conocer cómo se debe utilizar:

[https://sede.dgt.gob.es/sede-estaticos/Galerias/permisos-de-conducir/sistema-de-informacion-de-permiso-por-puntos/introduccion-guia-codificada-de-infracciones-2018.pdf?fbclid=IwAR1MzMzILVmNpxxN567vFg9fCw4i5DIja5MFRFSVGC65C\\_BOrrxZvLyh1U](https://sede.dgt.gob.es/sede-estaticos/Galerias/permisos-de-conducir/sistema-de-informacion-de-permiso-por-puntos/introduccion-guia-codificada-de-infracciones-2018.pdf?fbclid=IwAR1MzMzILVmNpxxN567vFg9fCw4i5DIja5MFRFSVGC65C_BOrrxZvLyh1U)

Tengamos en cuenta que la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen del Sector Público, en su art. 6 sobre instrucciones y órdenes de servicio, establece: “Los órganos administrativos **podrán dirigir las actividades de sus órganos jerárquicamente dependientes mediante instrucciones** y órdenes de servicio. Cuando una disposición específica así lo establezca, o se estime conveniente por razón de los destinatarios o de los efectos que puedan producirse, las instrucciones y órdenes de servicio se publicarán en el boletín oficial que corresponda, sin perjuicio de su difusión de acuerdo con lo previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. El incumplimiento de las instrucciones u órdenes de servicio no afecta por sí solo a la validez de los actos dictados por los órganos administrativos, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria en que se pueda incurrir.»

Su estructura no se asemeja a las disposiciones que tienen carácter normativo, esto es, no se ordena en títulos, capítulos, artículos, disposiciones adicionales, finales y derogatorias.

**Y aunque las policías municipales no son jerárquicamente dependientes de la DGT**, las instrucciones de este organismo, al ocuparse de la necesaria aclaración de conceptos de difícil interpretación y para evitar disparidad de las actuaciones de los distintos cuerpos policiales en materia de tráfico, forman parte de las directrices básicas de actuación de los agentes de la autoridad en materia de seguridad vial, ya que según el art. 5.I) TRLTSV, esas directrices son competencia del Ministerio del Interior, que las ejerce a través de la DGT y por lo tanto deberán ser acatadas por las policías locales.

<sup>1085</sup> Aquí se ha abreviado demasiado la competencia de los agentes de tráfico ya que sólo se les encomienda la “vigilancia del tráfico” cuando se dedican principalmente a gestionarlo, ordenarlo y regularlo. Sorprende que no mencionen a las C.C.A.A. y especialmente a aquellas con competencias transferidas en materia de tráfico.

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

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

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

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

<sup>1086</sup> En un escrito del Subdirector General de Normativa y Recursos de 05.06.2008, comentando el alcance de la Instrucción de la DGT 08/V-74, se señala respecto a **la obligatoriedad del cumplimiento de las Instrucciones de la DGT por parte de las policías locales**, lo siguiente:

m) **La autorización de pruebas deportivas<sup>1087</sup> que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías<sup>1088</sup>**, previo informe de las Administraciones titulares de las vías públicas afectadas, e informar, con carácter vinculante, las que vayan a conceder otros órganos autonómicos o municipales, cuando tengan que circular por vías públicas o de uso público en que la Administración General del Estado tiene atribuida la ordenación, gestión control y vigilancia del tráfico<sup>1089</sup>.

---

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

*Por lo que respecta a los miembros de las Policías Locales, el artículo 5.1) de la Ley de Seguridad Vial, establece que compete al Ministerio de Interior (a través de la Dirección General de Tráfico), sin perjuicio de las competencias de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, mediante acuerdo, la colaboración necesaria, “establecer las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos” (...).*

*Los preceptos de la Ley de Seguridad Vial y los del Reglamento General de Circulación son de aplicación en todo el territorio nacional y, conforme al artículo 2 de la citada Ley de Seguridad Vial, “obligarán a todos los titulares de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación tanto urbanos como interurbanos”, por ello, su interpretación efectuada por el órgano competente, en este caso la Dirección General de Tráfico, **debe ser tenida en cuenta por las entidades locales.**»*

<sup>1087</sup> *La DGT publica anualmente una Resolución, en la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico para ese año, en la que se indican, en el Anexo I, los días y horas en que no se autorizará ni se informará favorablemente ninguna prueba deportiva. El BOE núm. 26, de 30 de enero, publicó la Resolución de 25 de enero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2021. Al ser competentes en materia de tráfico, tanto la Comunidad Autónoma del País Vasco como la de Cataluña establecen medidas especiales en su ámbito territorial. Navarra lo ha intentado pero el Tribunal Superior de Justicia de Navarra el 16 de setiembre de 2015 anuló las resoluciones del Director General de Interior del Gobierno foral de condiciones y restricciones de la circulación, por ser competencias del Estado. Sin embargo, la sentencia nº 379/2018 de TS, Sala 3ª, de lo Contencioso-Administrativo, 7 de marzo de 2018, dio la razón a Navarra y se están completando las transferencias.*

<sup>1088</sup> *Si quisiera referirse a travesías estatales, debía decir: “carreteras o travesías estatales” porque con esta redacción se incluyen las carreteras estatales y las travesías situadas en todo el país.*

<sup>1089</sup> *Ver artículo 2 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, el cual establece: “La competencia para expedir la autorización para celebrar una prueba deportiva corresponderá:*

*a) Al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una comunidad autónoma.*

*b) A la Comunidad Autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle íntegramente por vías situadas dentro de su ámbito territorial”.*

*Es decir, se contradice con el TRLTSV, ya que éste establece la competencia al Estado para otorgar la autorización de una prueba deportiva cuando ésta discurra, aunque sea en parte, por una carretera estatal, y, sin embargo, el Anexo II del RGCir, señala que la competente para otorgarla es la Comunidad Autónoma, siempre y cuando discurra exclusivamente por su territorio, con independencia de quién sea el titular de la vía.*

n) **El cierre a la circulación<sup>1090</sup> de carreteras o tramos de ellas<sup>1091</sup>**, por razones de seguridad<sup>1092</sup> o fluidez del tráfico<sup>1093</sup> o la restricción en ellas del acceso de determinados

---

<sup>1090</sup> Art. 37 del RGCir (Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación). En virtud de este apartado, en la Resolución anual de la DGT (y en las de las comunidades vasca y catalana) por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico para ese año, se indicarán los días, horas y vías interurbanas en que no podrán circular vehículos especiales, vehículos que transporten mercancías peligrosas o vehículos que transporten mercancías en general. Por motivos de urgencia los agentes encargados de la circulación pueden adoptar las medidas que estimen necesarias para asegurar la fluidez o la seguridad de la circulación (ver artículo 39.4 RGCir).

<sup>1091</sup> Se facilita lo que antes se consideraba excepcional. Se denuncia por infracción al artículo 37.1 del RGCir. Cuando se vulneren las restricciones establecidas en la Resolución anual de la DGT (y de las comunidades con competencias) de medidas especiales, se denunciará por los artículos 39.2 y 39.5 del mismo Reglamento, que se ocupa de las limitaciones a la circulación.

<sup>1092</sup> Debía haberse incluido la posibilidad de cerrar las vías por motivos de orden público. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana establece en su artículo 17 que:

1. “Los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad podrán limitar o restringir la circulación o permanencia en vías o lugares públicos...”
2. Para la prevención de delitos de especial gravedad o generadores de alarma social, así como para el descubrimiento y detención de quienes hubieran participado en su comisión y proceder a la recogida de los instrumentos, efectos o pruebas, se podrán establecer controles en las vías, lugares o establecimientos públicos, ...”

Por su parte el RGCir debería establecer cómo se deben realizar esos controles para facilitar la labor de las fuerzas del orden y para que los ciudadanos supiesen como actuar en esos casos.

Por otra parte, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, establece en su art. 38 que “El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), en el ámbito de sus competencias y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales, podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria o la adecuada explotación de las carreteras del Estado lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras”.

<sup>1093</sup> Instrucción 15/TV-87, de 01.12.2015, sobre “Circulación excepcional de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal” e Instrucción 15-TV-88, de 4 de diciembre de 2015, sobre “Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de vía que discurran parcialmente por túneles”.

vehículos por **motivos medioambientales**<sup>1094</sup> en los términos que reglamentariamente se determine.<sup>1095</sup>

<sup>1094</sup> Véase el Art. 7 del RGCir que se ocupa de la emisión de perturbaciones y contaminantes. Esto permitiría que, por ejemplo, se impidiese, en caso de altos niveles de contaminación, que entrasen en el centro de una ciudad, vehículos que no fuesen de transporte público o aquellos vehículos con matrícula par o impar, alternativamente. O también, que se restringiese la entrada a aquellos vehículos que superen de fábrica un determinado límite de emisiones o que utilicen un determinado combustible. Para conseguir esto son muy útiles los distintivos medioambientales que, en línea con el Plan Aire del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente, se instalan en los vehículos y que figuran en la Resolución de 13 de abril de 2016 de la DGT (BOE núm. 96, de 21 de abril).

La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio (BOE núm. 184, de 31 de julio), por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, crea la señal V-25 - Distintivo ambiental, que identifica la clasificación ambiental que el vehículo tiene en el Registro de Vehículos: 0 emisiones, ECO, C y B.

La señal V-25 Distintivo Ambiental que figura en el Anexo XI RGV, no es obligatoria, pero si muy conveniente ya que: "La Administración competente podrá establecer la obligatoriedad de la colocación del distintivo en el vehículo, mediante su inclusión expresa en el instrumento normativo que corresponda por razón de su competencia", es decir, el distintivo puede ser exigido, por ejemplo, en algunas ciudades. El RGV dispone que si el vehículo dispone de parabrisas delantero, el distintivo se tiene que colocar en el ángulo inferior derecho del mismo, por su cara interior y si carece de parabrisas, en un sitio visible.

Eso es frecuente en algunas ciudades cuando se alcanzan altos niveles de contaminación. RTVE informaba el 17 de marzo de 2014 que, en París, ese lunes, por "salud pública", sólo podían circular los vehículos con matrícula "impar" o los que tenían matrícula "par" siempre que fuesen ocupados por al menos 3 personas (amén de una serie de excepciones para una serie de "profesionales" independientemente de su matrícula). Con ello se había reducido el tráfico rodado en la capital francesa entre un 25 y un 30% (y los atascos un 62%), por lo que la concentración en el aire de partículas finas (de 10 micras) bajó del nivel de 50 microgramos por metro cúbico después de haber alcanzado la semana anterior el nivel de 100 microgramos por metro cúbico. En Francia, la alerta se comunica cuando hay más de 80 mcg/m<sup>3</sup>. La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que no sobrepase 20 mcg/m<sup>3</sup>.

La ciudad de París adoptó en marzo de 2018 con el voto unánime del Consejo de París su nuevo "Plan Climat Air Énergie territorial", que pretende en el transporte por la ciudad el fin de los motores diésel en 2024 y de gasolina en el 2030.

La prohibición de matrículas pares e impares tiene impacto a corto, pero no a largo plazo ya que la gente rica puede disponer de vehículos con ambas terminaciones. Sería más justo si se exigiese un número mínimo de personas en el vehículo.

En Madrid se aprobó un protocolo de actuación cuando los niveles de dióxido de nitrógeno alcanzan niveles peligrosos. Establece tres niveles de concentración de ese gas: preaviso, aviso y alerta. En la fase 3 se prohíbe circular por la M-30.

El pleno municipal de Barcelona aprobó el 21.07.2017 el encarecimiento de las tasas de estacionamiento regulado de vehículos en la vía pública durante los episodios de contaminación atmosférica, para incentivar el uso del transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta. En estos periodos más críticos de contaminación, que tienen lugar en aquella ciudad 2 o 3 veces al año y suelen durar unos pocos días, se aplicará un recargo a la tarifa del Área Azul y el Área Verde (para no residentes) de 2 euros / hora, salvo en los vehículos ECO y Zero emisiones.

En diciembre de 2016 se celebró en la Ciudad de México la "Cumbre de alcaldes C40: ciudades liderando acciones climáticas" y Madrid, París y México acordaron la prohibición de vehículos diésel en sus ciudades a partir de 2025. En enero de 2017 una combinación de frío y falta de viento empujó a las autoridades municipales de Oslo a prohibir los vehículos diésel en las vías municipales durante dos días para combatir la contaminación.

El diario "Expansión" de 27.06.2018 señala que el gobierno español va equiparar la fiscalidad del combustible diésel con la gasolina, en línea con lo que está sucediendo en Europa. Por su parte "La Voz de Galicia" de 03.07.2018, señala que actualmente los vehículos diésel son acusados de contaminar gravemente el medio ambiente, aunque la patronal de los fabricantes (ANFAC) rechaza que se quiera justificar una mayor presión fiscal por cuestiones medioambientales. «Los modelos nuevos, que ya cumplen con la normativa Euro 6, tienen muy poca diferencia en emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas respecto a un vehículo de gasolina, así como muy bajas emisiones de dióxido de carbono», manifestó ayer dicha patronal.

En algunas ciudades como Hamburgo, en zonas en las que no se dejan entrar vehículos que no cumplan, al menos la norma Euro-V, se exceptúan, sin embargo, los residentes en la zona.

<sup>1095</sup> En línea con el Plan Aire del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medioambiente.

ñ) **La coordinación de la estadística<sup>1096</sup> y la investigación de accidentes de tráfico<sup>1097</sup> así como las estadísticas<sup>1098</sup> de inspección técnica de vehículos**, en colaboración con otros organismos oficiales y privados, en los términos que reglamentariamente<sup>1099</sup> se determine.

---

<sup>1096</sup> Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

<sup>1097</sup> La UE destaca como las "cuatro principales causas de muerte" en carretera (el 75 % de las muertes en este tipo de vías): el exceso de velocidad, no respetar las señales de tráfico, no usar el cinturón y la conducción bajo los efectos del alcohol.

<sup>1098</sup> Debiera añadir "del conjunto del Estado o de España" ya que las C.C.A.A. también llevan a cabo este tipo de estadísticas.

<sup>1099</sup> El art. 10.7) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, establece: "El resultado de las inspecciones será comunicado por la estación ITV que las efectúe por vía electrónica, en el día de la inspección, al Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, previsto en el artículo 2.1 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, devengando, en su caso, la tasa correspondiente".

Se deben consultar también las estadísticas publicadas por la asociación AECA-ITV (Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos) integrada por casi la totalidad de las empresas, públicas y privadas, que prestan el servicio de Inspección Técnica de Vehículos en el territorio español.

**o) La realización de las pruebas<sup>1100</sup>, reglamentariamente establecidas<sup>1101</sup>, para determinar el grado<sup>1102</sup> de intoxicación alcohólica, o por drogas<sup>1103</sup>, de los**

<sup>1100</sup> Respecto a las pruebas, no solo hay que tener en cuenta lo previsto en los art. 22, 23 y 28 RGCir sino también lo dispuesto en el art. 796.1. 7ª) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La LECrim no incluye a usuarios viales tales como peatones, conductores de ganado, incluidos los jinetes y a quienes conducen vehículos de tracción animal.

Vemos que **según este apartado o) el Ministerio del Interior tiene competencia para realizar las pruebas que permitan comprobar cuanto alcohol hay en el organismo de un conductor, pero no para fijar los niveles de alcohol en sangre y aire espirado en el organismo que puedan afectar a la conducción.** Tampoco para hacer las pruebas de detección alcohólica a otros usuarios de la vía que no sean conductores, como es el caso de los pasajeros de los vehículos y de los peatones.

**Sin embargo, estas competencias fueron ampliadas, de una forma poco técnica, en el artículo 14.1 TRLTSV**, al indicar que: “No puede circular por las vías objeto de esta ley **el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine**”, lo que permitió establecer las cantidades de alcohol permitidas en el artículo 20 RGCir. Este último artículo se ocupa de los niveles máximos de alcohol en los conductores de vehículos (incluidos los ciclistas).

Ese mismo art. 14 TRLTSV, señala en su punto 2: “Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción conforme a lo tipificado en esta ley”. Es decir, los conductores siempre están obligados.

Por su parte, el art. 21 RGCir, en la introducción, en el primer párrafo, permite que los agentes de la autoridad puedan hacer las pruebas de detección de alcohol a los conductores de vehículos (incluidos los ciclistas) en cualquier circunstancia y luego sólo exige esa obligación a los demás usuarios cuando se vean implicados en algún accidente de circulación.

Sin embargo, seguidamente el apartado a) amplía y aclara el primer párrafo y exige que para que se puedan hacer esas pruebas tiene que ser considerado como **posible responsable** del accidente. Ante la duda de si para ser obligado a realizar la prueba de detección de alcohol, basta estar implicado o es necesario ser posible responsable del accidente, debemos respetar lo dispuesto en el párrafo inicial, que permite siempre la realización de las pruebas a los conductores y en el TRLTSV, que como vimos, indica, en su art. 14, en su párrafo inicial, que no puede circular el conductor de cualquier vehículo con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se determine y la única forma de saberlo es haciéndole las pruebas.

<sup>1101</sup> Véase el Capítulo IV del Título I del RGCir. El art. 21.d) señala que los conductores deben atender los requerimientos de la autoridad o de sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad y aquí es importante notar que **debe existir una orden de servicio** ordenando esos controles preventivos.

En este tipo de controles el muestreo entre los conductores se lleva a cabo de forma aleatoria y frecuentemente no existe constatación previa de circulación anómala, por lo que la conducta no reúne los requisitos del art. 379.2 CP que tipifica un delito de influencia y no de simple presencia. Por ello, las pruebas de detección de drogas que se obtengan en controles preventivos deberán remitirse a las autoridades administrativas competentes para que determinen si los hechos son o no constitutivos de infracción administrativa (Sentencia Audiencia Provincial de Barcelona, sección décima núm. 6540/2016). Eso no impide que de acuerdo con el art. 104 TRLTSV el vehículo pueda ser inmovilizado.

Debiera limitarse, al igual que se hace en algunos países, el grado de alcoholemia del acompañante o acompañantes.

Los art. 22 y 23 RGCir y la Instrucción 08/S-102, de la DGT, de 29.09.2008 detallan cómo debe hacerse el procedimiento de detección de alcohol en los conductores que se encuentren en una situación análoga a las descritas en el art. 21 RGCir.

El art. 28 RGCir se ocupa de las pruebas de detección de drogas, pero ha sido anulado parcialmente por el art. 796.1.7ª) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, ya que esta ley exige que sean agentes con formación especializada los que hagan siempre estas pruebas.

<sup>1102</sup> El término intoxicación alcohólica debiera reservarse para los casos más graves y utilizar “grado o nivel de alcoholemia” para los restantes, ya que tomar una cerveza o un vaso de vino no se puede calificar como “intoxicación alcohólica”, porque de hacerlo, la mayoría de los conductores de nuestro país estarían intoxicados.

<sup>1103</sup> No se entiende que diga “grado de intoxicación... por drogas” ya que no existe ningún grado, sancionándose su simple presencia en el organismo, tal como está indicado en el artículo 14.1).

Es llamativo que no aparezca en el texto de la ley las palabras “medicamento” o “fármaco”. En el art. 14 se indica que no puede circular por las vías objeto de la ley “el conductor de cualquier vehículo con presencia de drogas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de

**conductores** que circulen por las vías públicas en las que tienen atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico.

- p) **La contratación de la gestión de los cursos de sensibilización y reeducación<sup>1104</sup> vial que han de realizar los conductores como consecuencia de la pérdida parcial<sup>1105</sup> o total de los puntos que les hayan sido asignados, la elaboración del contenido de los cursos, así como su duración y requisitos.** Dicha contratación se realizará de acuerdo con lo establecido en la normativa de contratos del sector público<sup>1106</sup>.

---

*diligencia, precaución y no distracción”, con lo que no sabemos si los medicamentos son considerados como “drogas” o se refiere únicamente a los estupefacientes que, como la morfina, se recetan, normalmente como parches, contra el dolor.*

*En el caso del RGCir sólo aparece una vez la palabra “medicamento” y tampoco aparece “fármaco”. Este reglamento se ocupa en su art. 27 de los medicamentos y considera a los medicamentos como sustancias análogas a los estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes. Indica que no se pueden consumir, al igual que las sustancias anteriores, cuando sus efectos alteren el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro, con lo cual nos encontramos que se pueden tomar, si el consumo tanto de drogas como de medicamentos **no altera el estado físico o mental en relación con la conducción**, apartándose de lo dispuesto en el art. 14.1) TRLTSV que prohíbe circular con la mera presencia de drogas en el organismo.*

*El art. 14.3) TRLTSV dispone: “Las pruebas (...) para la detección de la presencia de drogas en el organismo, en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente.*

*El art. 28 RGCir se ocupa de las pruebas de detección de drogas, pero siempre desde la óptica de un reconocimiento médico y no mediante los analizadores evidenciales que utilizan la saliva del presunto infractor. Ni siquiera aparece la palabra “saliva” en el RGCir.*

*En materia penal, la autorización para hacer test de saliva a los conductores la encontramos en el art. 796.1.7ª) LECrim., que establece: “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”.*

<sup>1104</sup> Véase la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

*El TRLTSV muestra mucho interés por los cursos de sensibilización y reeducación vial y estos dos términos aparecen unas 15 veces en el texto. Si bien “sensibilización” se refiere a la toma de conciencia de lo que implican los accidentes de tráfico y sus consecuencias, no se entiende muy bien que se quiere decir con “reeducación” ya que se podría pensar que los alumnos van a volver a repasar contenidos olvidados o no practicados cuando se ven obligados a hacer estos cursos, pero no es así ya que el temario es completamente distinto del que estudiaron mientras se preparaban para obtener el permiso, y por ello no se puede hablar de “reeducación” y este término sobra al referirse a los cursos. Sería más coherente que se titulasen “Cursos de sensibilización sobre las causas y las consecuencias de los accidentes de circulación”.*

<sup>1105</sup> La realización de cursos parciales es voluntaria, aunque es sumamente recomendable.

<sup>1106</sup> Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

q) <sup>1107</sup>La garantía de igualdad de oportunidades<sup>1108</sup>, no discriminación y accesibilidad universal<sup>1109</sup> de las personas con discapacidad<sup>1110</sup>, especialmente en su calidad de conductores<sup>1111</sup>, en todos los ámbitos regulados en esta ley<sup>1112</sup>.

<sup>1107</sup> La Constitución española establece en su art. 49 en relación con la discapacidad que “Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán atención especializada que requieran especialmente para el disfrute de los derechos que este Título (Título I – De los derechos y deberes fundamentales) otorga a todos los ciudadanos”. La Convención Internacional sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad, ratificada por España, dispone en su art. 20 dedicado a la “Movilidad Personal” que “Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas:

a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.

b) Facilitar el acceso a las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible.

c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad.

d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad”.

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre (BOE núm. 289, de 3 de diciembre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, supone el reconocimiento de las desventajas que padecen las personas con discapacidad, más que por sus propias dificultades personales, por los obstáculos y condiciones limitativas a las que se enfrentan y enfoca la cuestión simultáneamente en las condiciones personales y del entorno. Da énfasis al término “Accesibilidad Universal”.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, 2011-20220 fijó como una de sus prioridades la protección de los usuarios más vulnerables.

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (BOE 106, de 4 de mayo) presta especial atención a las necesidades educativas especiales. En el caso de los alumnos afectados por sus condiciones personales, su art. 70 bis) quiere que se haga una aplicación preferente de las tecnologías digitales.

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, establece en su art. 5: “1. Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas”.

<sup>1108</sup> No se garantiza realmente la igualdad de oportunidades ya que las personas con bajo nivel de lectura y las personas sordas no tienen las mismas oportunidades que los demás aspirantes a conductores. Debido a la retirada de los exámenes teóricos de conducir destinados específicamente a estos colectivos, aunque se haya procurado mejorar la comprensión de los test, estos aspirantes se enfrentan a preguntas que tienen matices que estos dos colectivos muchas veces no distinguen.

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

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

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

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

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

Lo cierto es que una persona analfabeta no debiera poder obtener el permiso de conducción ya que muchos paneles y señales tienen letras y mensajes y no los podría comprender, aunque hay que reconocer que un conductor alfabetizado que viaje a un país extranjero y no sepa el idioma podría estar en la misma situación.

La Ley de Tráfico Jamaicana “Road Traffic Act” exige que un aspirante a conductor sepa leer y escribir en inglés.

<sup>1109</sup> La accesibilidad no debe entenderse únicamente como la eliminación de barreras arquitectónicas sino también como posibilidad de acceso a todos los lugares en condiciones semejantes al resto de conductores y peatones. Esta redacción parece indicar que el Ministerio del Interior garantiza que todos los conductores con discapacidad puedan acceder al interior de cualquier vehículo.

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

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados., dispone en su art. 35, dedicado a las “Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida.

1. Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.

2. Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado, cuya anchura mínima libre de paso del plano del vado desde el que se accede a calzada sea de 1,20 m y, que cumpla con las especificaciones establecidas en el artículo 11, así como con lo establecido en los apartados 3, 4, 6 y 7 del artículo 20 para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.

3. Las plazas dispuestas en perpendicular o en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y, además, dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Sobre la acera posterior también existirá una zona sin obstáculos, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada, paralela al vehículo, será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales, que cumplan con la exigencia de resbaladidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones, u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

4. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona libre de obstáculos para aproximación y transferencia posterior, cuya anchura será igual a la de la plaza y su longitud de, al menos, 3,00 m. Sobre la acera lateral también existirá una zona sin obstáculos de igual longitud que la plaza con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada posterior al vehículo será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales que cumplan con la exigencia de resbaladidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

5. Las plazas de aparcamiento estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el símbolo de accesibilidad para la movilidad (Símbolo de accesibilidad para la movilidad – SIA), cumpliendo lo establecido en el artículo 43”.

Debemos tener en cuenta además que el número mínimo de plazas y sus características figuran ahora también en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

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

También indicaba que los Municipios expedirían las tarjetas de aparcamiento especial para minusválidos según el modelo determinado reglamentariamente, y tendrían validez en todo el territorio nacional y que las tarjetas

expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta disposición normativa podrían seguir usándose hasta su sustitución.

El texto de referencia inicial en la materia era la Recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 1998, sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad (98/376/CE), publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea (SERIE L) de 12 de junio de 1998.

Este texto recomienda que cuando se utilice esta tarjeta, **debe colocarse en la parte delantera del vehículo**, en el salpicadero o adherida al parabrisas delantero por el interior, de forma que el anverso de la tarjeta sea claramente visible para su control.

En la actualidad la norma que prevalece es el Real Decreto 1056/2014 (BOE núm. 309, de 23 de diciembre), por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Este Real Decreto crea unas condiciones básicas para garantizar la igualdad en toda España para la utilización de una tarjeta de estacionamiento de validez nacional.

Actualmente casi todas las Comunidades Autónomas están emitiendo una tarjeta acreditativa del grado de discapacidad para quienes tienen legalmente reconocidos impedimentos físicos, psíquicos o sensoriales de al menos el 33 %. Eso facilita a sus titulares las gestiones en el ayuntamiento para tramitar la tarjeta de estacionamiento que se otorga en el caso de los discapacitados físicos, aunque se exige un nivel mayor de discapacidad.

Incluso algunas comunidades autónomas están creando registros autonómicos de Tarjetas de Estacionamiento para personas con Movilidad Reducida, como sucede por ejemplo con la Orden 2/2017, de 1 de junio (Diario Oficial de la Generalitat Valenciana de 22.06.2017), de la Vicepresidencia y Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas. También permite el Real Decreto 1056/2014 la obtención de la tarjeta a las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos que prestan servicios sociales de transporte colectivo a personas con discapacidad y a entidades de servicios sociales. Entre aquellos que pueden obtener la tarjeta se encuentran las personas que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos.

La falsificación de la tarjeta de discapacitado es un delito de falsedad en documento oficial cometido por particulares, penado en el art. 392 CP en relación con el artículo 390.1. 2º) del mismo código.

Es frecuente que se utilicen fotocopias o duplicados de tarjetas y si la policía local no está presente cerca del estacionamiento es difícil comprobar si la persona que estacionó tenía problemas de movilidad. Muchas veces son los vecinos los que informan a la policía de personas sospechosas de usar fraudulentamente estas tarjetas. También hay personas que utilizan tarjetas a nombre de un familiar. En los casos de uso indebido normalmente, además de ser denunciados los conductores, se les retiene la tarjeta y además se le denuncia por el art. 76.d) TRLTSV o el 94.d) RGCir por estacionar en una zona de estacionamiento para uso exclusivo de personas con discapacidad.

El 22.08.2019 la página [www.tododisca.com](http://www.tododisca.com), se hace eco de la condena a prisión de una joven de Ayamonte (Huelva) que falsificó la tarjeta de discapacitado de su abuelo, ya fallecido. En esos casos se retiene la tarjeta, si es fotocopia, y se adjunta junto con el Atestado Policial al Juzgado de Guardia por los delitos de falsificación y usurpación de identidad. Se levanta acta administrativa y la administración competente efectúa una nueva valoración del titular de la tarjeta, salvo que esté fallecido.

En el caso de que se trate de la manipulación de un documento original, éste se retira, también se confecciona Atestado y acta administrativa y se envía la tarjeta a la administración competente que hará una nueva valoración de su titular.

<sup>1110</sup> El artículo 7 del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, contempla una serie de ventajas para los titulares de una tarjeta de este tipo:

1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y **cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo**:

a) Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.

b) Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.

c) Estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria tercera.

d) Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.

e) Parada en cualquier lugar de la vía, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico y de acuerdo con las instrucciones de los agentes de la

- r) La determinación de la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, así como de los mecanismos de certificación y control de los mismos a tal efecto<sup>1113</sup>.
- s) La inspección de los centros y otros operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de funciones en el ámbito de las competencias establecidas en este artículo.
- t) La auditoría<sup>1114</sup> de los centros, operadores, servicios y trámites de competencia del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con objeto de supervisar y garantizar el correcto funcionamiento y la calidad de aquéllos, que se llevará a cabo, con arreglo a las normas legales que le sean de aplicación, directamente por empleados públicos formados para estas funciones, **o mediante la colaboración de entidades acreditadas.**
- u) De conformidad con lo dispuesto en la Ley, las normas en materia de tráfico y seguridad vial que deberán cumplir los vehículos dotados de un sistema de conducción automatizado para

autoridad.

f) Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida a residentes siempre que el destino se encuentre en el interior de esa zona.

2. La posesión de la tarjeta de estacionamiento en ningún caso supondrá autorización para estacionar en zonas peatonales, en pasos peatonales, en los lugares y supuestos en que esté prohibido parar, lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia, zonas acotadas por razones de seguridad pública y espacios que reduzcan carriles de circulación.

<sup>1111</sup> Vemos como este artículo del TRLTSV da prioridad a los discapacitados conductores y no se entiende muy bien porque lo hace ya que parece orientarse a proteger más a los conductores que a otros usuarios. Recordemos la necesidad de adaptar los espacios públicos para que puedan circular los peatones con discapacidad y la Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, que en su art. 6, establece que las paradas existentes de los servicios de transporte urbano y suburbano en autobús se adaptarán a las disposiciones de las condiciones básicas de accesibilidad. Esto fue mantenido en el art. 27 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. También es clave el Reglamento (UE) núm. 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.

En su condición de peatones los discapacitados están amparados por la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Por otra parte, la redacción de este artículo del TRLTSV deja mucho que desear ya que debía decir "conductores o aspirantes a conductores" y no debería citar a los discapacitados de forma general ya que lo que se trata de proteger es a las personas con problemas de movilidad.

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

<sup>1112</sup> El plan RENOVE 2020 además de la ayuda estándar, otorga otros 500 euros de descuento a aquellas personas que tengan movilidad reducida. Y estas personas también pueden beneficiarse del IVA reducido al 4%. En este caso, los coches compatibles deben ser nuevos sin matricular y, por supuesto, su objetivo debe ser transportar a personas con discapacidad, aunque el conductor no sea la persona con la minusvalía. El propietario tiene la obligación de quedarse el coche durante cuatro años, aunque se podría sustituir en caso de siniestro total.

<sup>1113</sup> La expresión "a tal efecto" es perfectamente prescindible.

<sup>1114</sup> Con estas auditorías se pretende que los centros y los operadores que realizan servicios y trámites relacionados con el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cumplan con los requisitos y las obligaciones que la normativa exige y son un complemento importante de la función inspectora tradicional.

Se establece que tales auditorías pueden ser llevadas a cabo directamente por empleados públicos o mediante la colaboración de entidades acreditadas, dándole así cobertura legal a las empresas que actualmente llevan a cabo las inspecciones de los centros de formación.

su circulación, a excepción de los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos cuyo desarrollo corresponde al Ministerio competente en materia de industria.

## Artículo 6. Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico<sup>1115</sup>.

<sup>1116</sup> (Competencias retiradas a la Dirección General de Tráfico).

<sup>1115</sup> El Real Decreto 734/2020, de 04 de agosto (BOE núm. 211, de 05 de agosto) por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, señala en su art. 11.1) que se ocupa de las funciones de la DGT, señala que, entre otras, es de su competencia:

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

<sup>1116</sup> El Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, (**derogado**) por el que se desarrolló la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, disponía

Artículo 10. Dirección General de Tráfico.

1. A la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, le corresponden las siguientes funciones:

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

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

El Real Decreto 770/2017, de 28 de julio (**derogado**), por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, establecía:

Artículo 10. Dirección General de Tráfico.

1. Corresponden a la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio del Interior ejerce sus competencias sobre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, las siguientes funciones:

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

**Este Real Decreto, le retiró a la DGT la competencia específica para fijar los criterios relativos a la interferencia de las drogas en la conducción.**

Tengamos en cuenta que en su “Disposición derogatoria única. Derogación normativa.” dispone: “**Queda derogado el Real Decreto 400/2012**, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto”.

El Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, (**derogado**) por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, dispone:

Artículo 11. Dirección General de Tráfico.

1. Corresponden a la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio ejerce sus competencias sobre el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, las siguientes funciones:

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

El Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, dispone:

Artículo 11. Dirección General de Tráfico.

1. Corresponden a la Dirección General de Tráfico, a través de la cual el Ministerio ejerce sus competencias sobre el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, las siguientes funciones:

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

**Vemos como en este Real Decreto la DGT no recupera la competencia para determinar los criterios relativos a la interferencia en la conducción de las drogas, estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes, a diferencia del Real Decreto 400/2012 (modificado en 2014), que fue el último en el que aún figuraba.**

**1. El Ministerio del Interior ejerce las competencias relacionadas en el artículo anterior a través del Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico<sup>1117</sup>.**

**2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico<sup>1118</sup>, así como para la denuncia de**

---

*Los criterios relativos a la interferencia en la conducción de las drogas, estupefacientes, psicotrópicos y estimulantes, consisten en establecer un protocolo sobre como interfiere cada droga en la conducción, en función del tiempo transcurrido desde su consumo y de la cantidad tomada.*

*Los efectos que cada droga tiene sobre la capacidad para conducir son diferentes y dependen de la manera en que la droga actúa en el cerebro. Por ejemplo, la marihuana puede disminuir la coordinación, el tiempo de reacción y la capacidad para evaluar tiempo y distancia. Los conductores que han consumido cocaína o metanfetamina pueden conducir en forma agresiva o imprudente. Ciertos tipos de medicamentos recetados —incluidos los opioides y las benzodiazepinas— pueden causar mareos y aletargamiento y disminuir el funcionamiento de las capacidades cognitivas (capacidad de juicio y capacidad de pensar). Todas estas deficiencias pueden causar accidentes de tráfico.*

*Es difícil determinar la forma en que cada droga afecta la conducción de un vehículo porque las personas tienden a mezclar varias sustancias, entre ellas el alcohol. Pero sí sabemos que incluso pequeñas cantidades de algunas drogas pueden tener un efecto cuantificable. En consecuencia, algunos Estados, entre ellos España, tienen leyes de "tolerancia cero" para la conducción bajo el efecto de drogas. Esto significa que una persona puede ser denunciada penalmente por "conducir bajo la influencia" si se encuentra cualquier cantidad de droga en su sangre u orina. Muchos países están esperando que las investigaciones definan mejor cuáles son los niveles de droga en la sangre que indican que una persona tiene capacidades reducidas para conducir —tal como se hace con el alcohol— antes de promulgar leyes al respecto y ese puede ser el motivo por el que no se publican en el BOE los criterios.*

*Esa competencia es distinta a la que figura en el art. 4.e) TRLTSV, ya que este último se refiere a la "determinación de las drogas que puedan afectar a la conducción", que se tiene que limitar a enumerar las drogas que afectan al conductor, pero no la forma en que lo hacen.*

*Tenemos que acudir a la Disposición final cuarta RGCir que se ocupa de los estupefacientes y sustancias psicotrópicas, para tratar de saber que organismo puede fijar los criterios sobre la interferencia de las drogas en la conducción, ya que ahí se establece: "Se faculta a los Ministros del Interior y de Sanidad y Consumo y, en su caso, a los demás ministros competentes, para regular todo lo relativo a estupefacientes y sustancias psicotrópicas que puedan influir negativamente en el conductor de vehículos a motor".*

*Lo cierto es que un Reglamento no debe mantener una competencia que fue derogada expresamente por un Real Decreto posterior. Además, ninguno de los dos ministerios ha publicado esos criterios.*

*En internet se encuentra una guía muy interesante de la Fundación Mapfre: <https://app.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/guia-drogas-alcohol-y-conduccion.pdf>*

<sup>1117</sup> Al frente del organismo autónomo **Jefatura Central de Tráfico** está el Director o la Directora General de Tráfico. La creación de la Dirección General de Tráfico se produjo mediante el Decreto 246/1968, de 15 de febrero (BOE núm. 42, de 17 de febrero), que reorganizó el Ministerio de la Gobernación. En su art. 1º dispone que dentro del Ministerio existirá la **Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico** y en su art. 9º indica: "El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico tendrá, bajo el mando superior del **Director General de Tráfico**, la siguiente estructura orgánica ...". Vemos como del 1º al 9º artículo se simplifica el nombre.

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

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

*El Tribunal de Cuentas en un informe del que se hace eco la publicación digital "El Confidencial" el 21.07.2018 destaca "importantes irregularidades" en la configuración jurídica de la DGT ya que ese organismo "no fue creado por una ley" y continúa que "se mantiene la irregular configuración de la Jefatura Central de Tráfico y la confusión entre sus competencias y las de la Dirección General de Tráfico".*

<sup>1118</sup> Las Instrucciones de la DGT son obligatorias tanto para el personal que dependa del Organismo (incluso para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) como para las policías locales. Esa obligación actualmente está

las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público<sup>1119</sup>, **actuará, en los términos que reglamentariamente<sup>1120</sup> se determine, la Guardia Civil<sup>1121</sup>, especialmente su Agrupación de Tráfico<sup>1122</sup>, que a estos efectos depende específicamente de la Jefatura Central de Tráfico<sup>1123</sup>.**

<sup>1124</sup> (Instrucciones de la DGT).

---

contenida en un escrito del Subdirector General de Normativa y Recursos de 05.06.2008, comentando el alcance de la Instrucción de la DGT 08/V-74, y esta exigencia debiera quedar recogida en el TRLTSV.

<sup>1119</sup> El "Codice della Strada" italiano, añade, en su art. 11, a estas funciones la posibilidad de que los agentes de tráfico colaboren en la realización de estudios sobre el tráfico.

<sup>1120</sup> En el RGCir no aparecen los términos "guardia civil" o "agrupación de tráfico" por lo que las normas reglamentarias afectan a todos los agentes sin que haya normas especiales para la Guardia Civil.

<sup>1121</sup> Vemos como los guardias civiles, aun no siendo de la Agrupación de Tráfico pueden denunciar infracciones a las normas de Seguridad Vial. Sin embargo, para que sus denuncias no sean consideradas voluntarias deben incluir en su orden de servicio la obligación de encargarse de la vigilancia del tráfico.

<sup>1122</sup> En la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, se le encomendó a la Guardia Civil, la misión de vigilancia, protección y auxilio a los usuarios de las vías públicas.

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

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

Utilizar gasóleo agrícola en un vehículo particular (muchas veces se detecta por el humo azul que emite) es una infracción a la Ley de Impuestos Especiales, y a su reglamento.

Primero se extrae una muestra del depósito del vehículo y se comprueba con el reactivo que efectivamente se trata de gasóleo bonificado.

Segundo se extraen tres muestras en botes autoprecintables y se anota en la etiqueta el lugar de la actuación, los datos del vehículo y su conductor, y por supuesto el número de Agente.

Tercero se confecciona acta de denuncia por triplicado ejemplar, una para el Ilmo. Administrador Principal de la Aduana, otra para el infractor y la tercera para la unidad de tráfico.

Y lo que es aún más sorprendente, también realiza controles de alcohol y drogas a patrones de embarcaciones. Así la cadena SER informo el 18.06.2016 que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil requirió a los agentes de tráfico para que hicieran análisis de drogas a dos patrones de embarcaciones, llamadas popularmente barcos-taxis, que unen la isla de Tabarca con Santa Pola, en Alicante. Al resultar positivo el análisis los pusieron a disposición judicial.

<sup>1123</sup> Orden de 16 de abril de 1980 (Ministerio del Interior), por la que se regulan las relaciones de la DGT con la ATGC (BOE núm. 13, de 10 de mayo) e Instrucción 12/TV-71, de 27 de abril de 2012, sobre "Procedimientos de coordinación y de relación de la ATGC con la DGT".

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

<sup>1124</sup> Estas Instrucciones van dirigidas al personal de la DGT, a los agentes de la ATGC y son de obligado cumplimiento por los agentes de policía local, tal como vimos al analizar el apartado l) del art. 5. Lo que no pueden es imponer sanciones que no estén previstas en la Ley y, sin embargo, en la Instrucción 2019/S-149 TV-108 que se ocupa de la circulación de patinetes eléctricos aparecen sanciones sin una base legal que las ampare.

## Artículo 7<sup>1125</sup>. Competencias<sup>1126</sup> de los municipios<sup>1127</sup>.

Corresponde a los municipios.<sup>1128</sup>

---

<sup>1125</sup> El Código de la Circulación de 1934, dedicaba su Capítulo VI a la Circulación Urbana (art. 109 a 131), sin embargo, el legislador ha preferido ahora que las normas del Reglamento General de Circulación sean de aplicación general. Sólo algún artículo, como el 49 "Velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado", se refiere específicamente a las vías urbanas diferenciándolas de las interurbanas.

<sup>1126</sup> Hay que recurrir a otros artículos del TRLTSV para ver que infracciones y sanciones quedan excluidas expresamente de la competencia sancionadora municipal:

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

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

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

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

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

La Comunidad autónoma extremeña ha publicado un interesante Codificado de infracciones urbanas de tráfico, a través de la Academia de Seguridad de Extremadura, orientada a las infracciones en vías urbanas:

[http://aspex.juntaex.es/files/cms/aspex/uploaded\\_files/CODIFICADO\\_URBANO\\_ASPEX\\_2017.pdf](http://aspex.juntaex.es/files/cms/aspex/uploaded_files/CODIFICADO_URBANO_ASPEX_2017.pdf)

<sup>1127</sup> La DGT ha realizado numerosos convenios con ayuntamientos para facilitar trámites administrativos relacionados con el tráfico facilitando el acceso a alguno de sus registros. El listado de estos convenios se encuentra en: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/centros-colaboradores/ayuntamientos-convenio>.

<sup>1128</sup> El artículo 137 CE señala que los Municipios gozan de "autonomía para la gestión de sus respectivos intereses"; garantía constitucional de la autonomía local que vuelve a reiterar el artículo 140 del propio texto constitucional. Cuáles sean en concreto esos intereses para cuya gestión los Municipios gozan de autonomía y en los cuales tienen derecho a participar, no lo dice la Constitución, sino que es obra de la Ley. Esa Ley es la 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (BOE núm. 80, de 3 de abril). Su artículo 25.2 señala: "El Municipio ejercerá, en todo caso, como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, las siguientes materias: b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas. f) Protección del medio ambiente ..."

Las competencias en materia de tráfico fueron desarrolladas en la LSV de 1990 y actualmente lo están en el TRLTSV.

**a) La regulación<sup>1129</sup>, ordenación<sup>1130</sup>, gestión<sup>1131</sup>, vigilancia y disciplina<sup>1132</sup>, por medio de agentes propios<sup>1133</sup>, del tráfico en las vías urbanas<sup>1134</sup> de su titularidad<sup>1135</sup>, así como la**

<sup>1129</sup> Son las distintas medidas y actuaciones que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, en relación al tiempo.

<sup>1130</sup> Son todas aquellas medidas y actuaciones que, sin modificar sustancialmente las infraestructuras tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible en las vías públicas.

Dentro de estas competencias está la señalización y se puede observar con preocupación la capacidad innovadora de ciertos concejales y alcaldes. Así asistimos a pasos de peatones con colores diferentes a los establecidos en el RGCir o a colocación de mensajes entre las líneas de estos pasos que bajo el pretexto de mejora la seguridad vial, pueden conseguir que aumenten las distracciones de los peatones. Incluso se hacen campañas que no tienen que ver con la seguridad vial como pintar en los pasos de peatones franjas moradas o de color morado señales verticales en solidaridad con las víctimas de la violencia de género. También se observa la insistencia en señalar muchos pasos de peatones como pasos para ciclos.

Sin embargo, no muestran tanto interés en los aspectos relacionados estrictamente con la seguridad vial, que, por ejemplo, los que se encuentran en el RD 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior. En su Instrucción Técnica Complementaria ITC-EA-02. Apdo.3.3, sobre el Alumbrado Adicional de Pasos de Peatones, se indica: "En el **alumbrado adicional de los pasos de peatones, cuya instalación será prioritaria en aquellos pasos sin semáforo**, la iluminancia de referencia mínimo en el plano vertical será de 40 lux, y una limitación en el deslumbramiento G2 en la dirección de circulación de vehículos y G3 en la dirección del peatón (tabla 10). La clase de alumbrado será CE1 en áreas comerciales e industriales y CE2 en zonas residenciales."

<sup>1131</sup> Se refiere a la combinación de medidas que sirven para preservar la capacidad de las vías y mejorar la seguridad, la confianza y la fiabilidad de todo el sistema de movilidad por las vías públicas.

<sup>1132</sup> Se refiere a los agentes y medios técnicos encargados de controlar los movimientos de los usuarios de las vías públicas y de sancionar las infracciones que observen o detecten.

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

<sup>1133</sup> La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su art. 51, establece que:

1. Los municipios podrán crear cuerpos de policía propios, de acuerdo con lo previsto en la presente ley, en la Ley de Bases de Régimen Local y en la legislación autonómica;
2. En los municipios donde no exista policía municipal, los cometidos de ésta serán ejercidos por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de guardas, vigilantes, agentes, alguaciles o análogos;
3. Dichos cuerpos sólo podrán actuar en el ámbito territorial del municipio respectivo, salvo en situaciones de emergencia y previo requerimiento de las autoridades competentes."

En este apartado tendría que haber figurado: "cuando cuente con agentes propios o éstos sean suficientes". La decisión de crear un cuerpo policial corresponde a los Ayuntamientos que, por razones organizativas y funcionales, así lo estimen conveniente. Las leyes de coordinación de policías locales de algunas autonomías hablan de la posibilidad de crear cuerpos de policía local en municipios de menos de 5.000 habitantes (Comunidad Valenciana) o que pueden hacerlo cuando cuenten con más de 10.000 (Cataluña). También otras comunidades, como es el caso de Murcia, están suprimiendo el límite de un número mínimo de agentes para poder contar con policía local.

La STC de 19 de septiembre de 2019 aclaró que la expresión que emplea el artículo 92.3 LBRL relativa a "funcionarios de carrera" no puede implicar en ningún caso la exclusión de la figura de los funcionarios interinos para el ejercicio de funciones de autoridad o de potestades públicas. Es decir, un policía local interino es un agente de la autoridad.

En todo caso, la Policía Local es un servicio municipal, de ninguna otra entidad local. Las Diputaciones Provinciales no tienen cuerpo de policía, y, a priori, la Entidades Locales de base asociativa tampoco. A mayor abundamiento, ante la posibilidad de si una Entidad Local Autónoma tiene competencia para crear un cuerpo propio de Policía Local, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 11 de febrero de 1993 denegó esta posibilidad. La Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial, en su disposición adicional decimoquinta modifica la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y **habilita para la creación de un Cuerpo de agentes** encargados de ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano, en los municipios que recojan las características que determina el título X (régimen de organización de los municipios de gran población), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del

---

Régimen Local. Estos cuerpos reciben en nombre de "agentes de movilidad". Este Título fue introducido por el art. 1.4) de la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local.

Al tratarse de funcionarios públicos, **la forma de acceso es a través de oposición**, y están supeditados al cuerpo de Policía Municipal o Local del ayuntamiento al que pertenecen. Son solo **Agentes de la Autoridad** cuando estén de servicio y no pueden portar armas.

La STS 1102/2016, 17 de mayo de 2016, ratificó una anterior del **16 de febrero de 2016 dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias**. En estas sentencias se establece que **"las funciones que según la Ley 2/86 pueden ostentar los Agentes de Movilidad son específicas y subordinadas, no pueden abarcar el control, ni la vigilancia sin subordinación, puesto que, están subordinados a la policía local"**. Esa invasión de competencia de la **Policía Local hace que hayan sido repetidamente anuladas las denuncias formuladas por los agentes de movilidad**.

La función prevista en este apartado, en los Municipios donde no exista Policía Local, será ejercida, como vimos, por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos. Este personal debe ser funcionario y ello enlaza directamente con el artículo 92.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases de Régimen Local, de 2 de abril de 1985 que reserva con exclusividad al personal sujeto al Estatuto funcional las funciones públicas que impliquen ejercicio de autoridad.

<sup>1134</sup> Las vías para ser calificadas de urbanas, según las definiciones contenidas en el núm. 73 del Anexo I de la ley, tienen que ser públicas, estar dentro de poblado y no ser travesías.

<sup>1135</sup> El haber añadido "de su titularidad" junto con la definición de vía urbana, contenida en el Anexo I, supone una clara limitación a la actuación municipal en las vías privadas utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios, por ejemplo, de un centro comercial.

**denuncia de las infracciones<sup>1136</sup> que se cometan en dichas vías<sup>1137</sup> y la sanción de las mismas<sup>1138</sup> cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración<sup>1139</sup>.**

<sup>1136</sup> Cuando se comete una infracción en una vía de titularidad municipal y el infractor no se detiene pese a ser requerido para ello y continua hacia una vía interurbana, el TRLTSV debiera aclarar que la policía local puede perseguir al infractor y si el vehículo consigue ser detenido, el conductor puede ser sometido a los controles de alcoholemia y drogas por parte de esta policía sin necesidad de solicitar la presencia de otros agentes con competencias en vías interurbanas.

<sup>1137</sup> A veces ocurre que la Guardia Civil (o los Mossos, la Ertzaintza o la Policía Foral) denuncia por error en vías que no son de su competencia y el ciudadano abona la multa impuesta y posteriormente recibe otra notificación de la policía local exigiendo el pago de esa sanción y al no haber convenio de compensación de pagos entre las Jefaturas de Tráfico y los ayuntamientos (o diputaciones), el ciudadano se ve obligado a pagar de nuevo y solicitar en la Jefatura de Tráfico que le devuelvan lo que abonó y en ese caso es factible que pueda pedir a la JPT una compensación por el mal funcionamiento de la administración.

<sup>1138</sup> Si el Alcalde o el funcionario instructor no tramitasen las denuncias de la Policía Local podrían incurrir en el delito de prevaricación. Reproduzco a continuación el texto publicado por "Pitutis" en la página web "Infopolicial". "El artículo 404 del CP señala: "a la autoridad o funcionario público que, a sabiendas de su injusticia, dictare una resolución arbitraria en un asunto administrativo se le castigará con la pena de inhabilitación especial para empleo o cargo público y para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo por tiempo de nueve a quince años", siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos:

1) **Sujeto:** Que se trate de autoridad o funcionario público en los términos del art. 24 CP. Aunque se trata de un delito especial propio ello no impide la participación (la intervención) de extraños (de "extraneus" en términos de la jurisprudencia) por lo que resulta posible la participación en la prevaricación de quienes no reúnen la condición ni de autoridad ni de funcionario, y su intervención lo será a título de cooperador necesario, de inductor o de cómplice.

2) **Objeto:** Que la resolución sea contraria a derecho. Porque se haya dictado sin tener la competencia legalmente exigida, bien porque no se hayan respetado las normas más esenciales de procedimiento, bien porque el fondo de la misma contravenga lo dispuesto en la legislación vigente o suponga una desviación de poder.

3) **Arbitrariedad:** No es suficiente, para incurrir en prevaricación administrativa, que la resolución sea contraria a derecho (el control de legalidad Administrativa corresponde al orden Contencioso-Administrativo). Para que constituya delito se requiere que sea injusta ("a sabiendas de su injusticia"), lo que supone un "plus" de contradicción con el derecho. Es preciso que la ilegalidad sea "evidente, patente, flagrante y clamorosa". El art. 404 CP dispone que ha de tratarse de "una resolución arbitraria" (SSTS de 5 de marzo de 2003 –Rec. Casación 3197/2001– y de 30 de abril de 2012 –Rec. Casación 1257/2012).

4) **Realizada con conocimiento:** Se requiere, por último, que actúe a sabiendas "lo que no solo elimina la posibilidad de comisión culposa sino también seguramente la comisión por dolo eventual" (SSTS de 30 de abril de 2012 –Rec. Casación 1257/2012, de 15 de julio de 2013 – Rec. Casación 1216/2012 y de 23 de septiembre de 2013 – Rec. Casación 1921/2012)".

<sup>1139</sup> Al no ser públicas (ver definición de vía urbana en el Anexo I) la policía local no podría denunciar y el alcalde sancionar las infracciones que se pudiesen cometer en las vías privadas de un centro comercial. Sin embargo, el 04 de abril de 2017, el Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT hace la siguiente interpretación en un escrito dirigido a la JPT de Madrid ante las dudas planteadas por la policía local de Leganés.

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

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

Esta interpretación de la Unidad de Ordenación Normativa de la DGT es posterior a la Sentencia nº 25/2016 del Juzgado Contencioso Administrativo nº. 1 de Barcelona que contradice su contenido. La sentencia se ocupa de un vehículo indebidamente estacionado en una plaza reservada a personas con discapacidad y que estén en posesión de la tarjeta o título habilitante que le autoriza a hacerlo. En la sentencia se señala que "la infracción de las normas del buen uso y funcionamiento del **aparcamiento del centro comercial privado** no constituye una infracción en materia de tráfico y seguridad vial cometida en las vías o espacios públicos urbanos de titularidad municipal. Sin perjuicio, de las potestades y derechos que le corresponden al titular de las instalaciones privadas para garantizar el efectivo cumplimiento por terceros de dichas normas de buen uso y funcionamiento en sus

relaciones "interprivatos". Y sin perjuicio de las responsabilidades de todo orden incluso patrimoniales extracontractuales que pudieran corresponder a los usuarios de las instalaciones por el uso indebido o incorrecto de las mismas". La argumentación de la Sentencia se centra en la falta de competencia sancionadora de los municipios en las vías que no sean de su titularidad y de carácter urbano y por ello considera nula de pleno derecho la actuación administrativa del Ayuntamiento y revoca la sanción pecuniaria impuesta. Indica que no corresponde al Ayuntamiento corregir tal actuación, por muy rechazable que sea sino "al titular de dichas instalaciones privadas".

Lo que podemos deducir es que únicamente si los terrenos estuvieran cedidos al Ayuntamiento, prestados o bajo la responsabilidad y disponibilidad plena del mismo, podría decirse que se podría aplicar el art. 7 TRLTSV sobre competencias municipales, de lo contrario, las sanciones serían nulas de pleno derecho por incompetencia manifiesta.

El "Diario de Navarra" publica el 26.01.2021 una resolución semejante dictada por la Sección Segunda del Tribunal Administrativo de Navarra (TAN), en el mes de diciembre, que anuló la multa a un conductor que aparcó en una plaza de personas con discapacidad en un hipermercado de Pamplona. Si bien el TAN asegura que la Policía Municipal no tiene competencia sancionadora en un suelo de titularidad privada, algunos juristas discrepan y sostienen que la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación establecen que las normas de tráfico rigen en cualquier vía abierta al uso público. El TAN estimó el recurso presentado por un conductor contra la multa de 200 euros que le impuso el Ayuntamiento de Pamplona al considerar que la parcela en la que se asienta el hipermercado, es de titularidad privada, por lo que a según el criterio del TAN la Policía Municipal no tendría capacidad sancionadora.

Sin embargo, finalmente, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Pamplona ha dado la razón al Ayuntamiento de aquella capital. El juzgado considera que "a pesar de tratarse de una vía privada, es de uso público general y siendo así se debe entender que tiene competencia para la sanción impuesta".

Así se aceptó el recurso de alzada y anuló la resolución del Tribunal Administrativo de Navarra que había anulado la multa y la sanción del 200€ impuesta por esa infracción por considerar que el Ayuntamiento no tenía competencia al haberse cometido en una vía de titularidad privada, según ha informado el Consistorio. El Juzgado da la razón al Ayuntamiento ya que "a través de sus agentes de policía tiene competencia para la sanción impuesta" y recalca que la el lugar de la infracción, aunque sea privado "es usado por una comunidad indeterminada de usuarios, es decir, de uso común". La sentencia del juzgado es firme y no cabe recurso ordinario alguno.

Dado que el art. 2 TRLTSV establece que "Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan (...) a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios" y estando claro que una ley que impone obligaciones y limitaciones tiene que tener agentes de la autoridad que se ocupen de su cumplimiento, muchos cuerpos policiales optan por denunciar las infracciones en los centros comerciales basándose en el referido artículo, pretendiendo salvar el escollo de la titularidad de la vía, ya que efectivamente son vías de uso privado pero utilizadas por una colectividad indeterminada de usuarios.

Lo que está claro es que los usuarios de esos estacionamientos deben circular respetando la normativa de tráfico. Lo que realmente presenta dudas es si puede sancionarse el incumplimiento de dichas normas. Y no parece tener mucho sentido que la policía local se pueda limitar únicamente a la regulación y ordenación del tráfico por lo que la redacción de la ley debiera mejorarse.

Ante esta contradicción, en caso de que un conductor sin tarjeta habilitante estacione en una plaza para personas con discapacidad en un centro comercial, la solución menos comprometida sería intentar localizar al conductor del vehículo y conminarle para que lo retirara. En el caso de que no se localizara poco más se podría hacer desde el punto de vista coactivo, sin comprometer la legalidad de la actuación. Hasta que alguna norma o la propia jurisprudencia aclaren el modus operandi en este tipo de situaciones, la intervención policial en estos casos no debería pasar del plano mediador.

El "CERMI" (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), propone añadir un apartado h) al art.7 del TRLTSV para solucionar esta discrepancia, al menos, en materia de plazas para discapacitados en estacionamientos privados de uso público: "h) La regulación mediante ordenanza municipal del control, vigilancia y disciplina de los usos de los estacionamientos reservados para personas con discapacidad ubicados en centros de titularidad privada de uso público y en los estacionamientos de uso público de gestión privada, con el fin de garantizar la movilidad y plena inclusión de los usuarios con discapacidad."

Igualmente propone modificar el apartado 1.j) del art. 94 RGCir: "j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad, con título habilitante, ubicadas en las vías públicas, en centros de titularidad privada de uso público y en los estacionamientos de uso público de gestión privada y pasos para peatones" y el apartado 2.d) de ese mismo artículo: "En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad, con título habilitante, ubicadas en las vías públicas, en centros de titularidad privada de uso público y en los estacionamientos de uso público de gestión privada".

**b) La regulación mediante ordenanza<sup>1140</sup> municipal<sup>1141</sup> de circulación<sup>1142</sup>, de los usos de las vías urbanas<sup>1143</sup>, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos<sup>1144</sup>**

También se están produciendo polémicas innecesarias sobre si la Policía Portuaria puede denunciar infracciones de tráfico dentro de su zona de actuación. El TRLTSV sólo permite la denuncia voluntaria de las infracciones por parte de esta policía que debe ceñir su actividad a la salvaguarda del cumplimiento de la Ley de Puertos y de su propio Reglamento interno.

En setiembre de 2008 se firmó un convenio con el Puerto de Algeciras, con la presencia del Ministro del Interior para permitir el ejercicio del control del tráfico rodado dentro del puerto, por parte de la policía portuaria, utilizando boletines de denuncia de la JPT de Cádiz. La Asociación de Jefes y Directivos de las Policías Locales de Andalucía (Ajdepla) calificó de "ilegal" el convenio señalando que "la Autoridad Portuaria pretende, mediante un simple convenio, revestirlos (a los policías portuarios) de potestades sancionadoras genéricas, similares a las que la Policía Local o la Guardia Civil sí poseen por Ley".

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 253, de 20 de octubre) establece en su art. 296 que "...el personal de la Autoridad Portuaria, debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía, a cuyo efecto **tendrá la consideración de agente de la autoridad de la Administración portuaria** en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley, sin perjuicio de la obligación de colaborar siempre que sea preciso con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad".

<sup>1140</sup> Se han dado casos de ayuntamientos en los que el alcalde mediante un bando ha procedido a peatonalizar calles y esa medida excede los cometidos legalmente atribuidos al bando municipal, debiendo adoptarse por el pleno mediante la correspondiente ordenanza.

<sup>1141</sup> **Las ordenanzas municipales** deben tener presente siempre el art. 93.2) RGCir: "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales **oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión** con los preceptos de este reglamento".

Dado el interés que suscita el tema de la circulación de los vehículos de movilidad personal, al final de este tomo, se publica un análisis de las Instrucciones de la DGT sobre este tipo de vehículos y como afectan a las ordenanzas municipales.

<sup>1142</sup> Esto motiva que, en ausencia de normativa clara tanto en el TRLTSV como en el RGCir, los ayuntamientos publiquen ordenanzas que afectan a algunos usuarios de forma muy distinta dependiendo de la localidad. Así ocurre con las autocaravanas que no tienen convenientemente regulados el estacionamiento y la pernocta. Una simple instrucción (la 08/V-74) especifica que pueden estacionar en las mismas condiciones que los demás vehículos, pero pocas administraciones autonómicas y locales la tienen en cuenta.

<sup>1143</sup> Concede amplia autonomía a los ayuntamientos para ordenar y regular el tráfico en el casco urbano. Debería ser obligatoria una ordenanza tipo para todos los municipios con flexibilidad en ciertos casos. Cuando la norma variase de la ordenanza tipo deberían colocarse señales informativas alertando a los conductores de las diferencias que se aplican en esa localidad.

A veces las diferencias tan notables entre las diferentes ordenanzas municipales, parecen retrotraernos a 1909, cuando el Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles firmado en París, dispuso que, al entrar a un país, los gobiernos le podían entregar al conductor un extracto de las normas de tráfico para su conocimiento.

<sup>1144</sup> Aunque la Ley huye del término "aparcamiento" como sinónimo o sustituto de "estacionamiento", sin embargo, emplea con naturalidad, el término "aparcamiento" dos veces en este apartado y la palabra "aparcados" en el siguiente.

Dado que la Ley 40/2002, de 14 de noviembre (BOE núm. 274, de 15 de noviembre), reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos se refiere al abono de un precio por tener estacionado un vehículo en un local o recinto, podría legislarse en el futuro que "estacionamiento" siempre se refiriese a lugares gratuitos y "aparcamiento" a lugares de pago.

Sería interesante que concretase si una empresa privada o un discapacitado puede solicitar una reserva de estacionamiento permanente o por cierto tiempo por motivos de trabajo o desplazamiento. El ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna facilita un impreso para solicitar este tipo de reserva, de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza municipal de tráfico.

Debemos tener en cuenta que, aunque no figure en la Ordenanza Municipal de Movilidad, los ayuntamientos deben acatar el art. 35 de la Orden TMA/851/2021, en lo que se refiere a zonas de estacionamiento para personas de movilidad reducida (PMR).

entre todos los usuarios<sup>1145</sup> con la necesaria fluidez del tráfico rodado<sup>1146</sup> y con el uso peatonal de las calles<sup>1147</sup>, así como **el establecimiento de medidas de estacionamiento<sup>1148</sup> limitado<sup>1149</sup>**, con el fin de garantizar la rotación de los

---

<sup>1145</sup> El sistema no está funcionando adecuadamente ya que son innumerables los conductores que ponen dos veces consecutivas un ticket para poder estar más tiempo y de esa forma evitar ser multados. Por eso no se puede decir que "se garantiza la rotación" de los "aparcamientos". Se están generalizando nuevos parquímetros en los que se escribe el número de la matrícula en una pantalla. El controlador conecta su PDA al parquímetro y comprueba si los conductores han abonado el estacionamiento. En muchos lugares todavía, al no ser notificados convenientemente se puede dar el caso, tal como señala "www.pyramid consulting" en su sitio web, de que una persona multada solicite a otra que abandona el estacionamiento que le entregue su ticket para aportarlo al hacer el recurso contra la multa impuesta, comunicando en el escrito de alegaciones que el suyo apareció en el suelo dentro del vehículo, seguramente porque alguien u otro vehículo lo sacudió, o que estando en el salpicadero no lo vio el controlador.

<sup>1146</sup> El Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE núm. 221 de 15 de setiembre) establece, para favorecer la construcción de garajes y aparcamientos, que "Sólo se admitirá en situación al aire libre, aneja a la red viaria, un máximo del 50 por 100 del número total de plazas de aparcamiento previstas en el Plan Parcial".

La página web alemana <https://www.jumpradio.de>, informa el 01.03.2019 que ya funciona en más de 1000 localidades alemanas una aplicación de móvil "Wegeheld" que permite que los particulares puedan denunciar a quienes estacionan mal y enviar esa información a las autoridades.

<sup>1147</sup> Aunque se refiere a la peatonalización de las calles también puede abarcar la colocación de terrazas en las vías públicas. Para poder disponer de una terraza se tiene que solicitar la correspondiente licencia de ocupación de la vía pública al ayuntamiento indicando a que local va asociada. Si se concede se envía al titular una resolución autorizando la instalación e indicando las mesas, sillas, horario y temporada. Muchas veces se conceden una serie de mesas y unos metros de espacio y se ocupa más de lo autorizado o no se deja el espacio necesario para que otras personas las crucen o las rodeen. Cuando se producen ruidos, los Tribunales de Justicia vienen declarando con reiteración éstos inciden perniciosamente sobre el derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio (art.18.1 CE), y los derechos constitucionales a la protección de la salud (art.43), a un medio ambiente adecuado (art.45), y a una vivienda digna (art.47), por lo que resulta ineludible su protección por parte de los poderes públicos. Los ayuntamientos deberían tener la obligación de publicar en su página web las licencias concedidas y sus características (número de mesas, metros cuadrados autorizados, etc.) y explicar si fueron concedidas por motivos de fiestas locales o ferias, por temporadas concretas o de forma permanente. En cualquier caso, debieran de estar convenientemente señalizadas, al menos, como zonas 20.

Recordemos que el art. 10.2 del TRLTSV y el 4 del RGCir prohíben realizar instalaciones en la vía pública sin la correspondiente autorización municipal.

<sup>1148</sup> Para conocer el tamaño de las plazas de estacionamiento debemos acudir al art. 7a) del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (BOE núm. 221, de 15 de setiembre) que establece que las medidas mínimas son 2,20 x 4,50 m. Posteriormente la Orden ministerial de 16.07.1987, por la que se aprueba la norma 8.2-IC sobre marcas viales (BOE del 4 de agosto y 29 de setiembre) establece en su punto 3.7.2 una anchura mínima de 1,80 a 2,50, dejando la longitud variable, pero se debe tener en cuenta que estando las dos normas vigentes tiene mayor jerarquía el Real Decreto. Hoy en día son ordenanzas o instrucciones municipales relacionadas con el Plan General de Ordenación Urbana las que regulan el tamaño de las plazas y muchos ayuntamientos han decidido establecer diferentes medidas en función del tamaño del vehículo, asignando un cupo a cada tipo: pequeño, mediano y grande.

Es de lamentar que las disposiciones municipales no citen la normativa que les permite fijar estos tamaños y también es lamentable que el legislador no haya establecido unas medidas iguales para todo el país, apoyándose en el art. 149.1.21) CE que establece que el Estado tiene la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

<sup>1149</sup> La Ordenanza de Movilidad de Madrid de 05.10.2018 es muy exigente en la rotación de estacionamientos. Así su artículo 47.2 establece que se prohíbe el estacionamiento en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles y que en todo caso, el propietario del vehículo tendrá la obligación de cerciorarse por sí, o por cualquier otra persona o medio, de que su vehículo no se encuentra indebidamente estacionado como consecuencia de cualquier cambio de señalización u ordenación del tráfico; para hacerlo, dispondrá de un máximo de cuarenta y ocho horas consecutivas, a cuyo efecto sólo se computaran los días hábiles (placas móviles por mudanzas, procesiones, etc.).

aparcamientos<sup>1150</sup>, prestando **especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad**<sup>1151</sup> que tienen reducida su movilidad<sup>1152</sup> y que utilizan vehículos<sup>1153</sup>, todo ello con el fin de favorecer su integración social<sup>1154</sup>.

<sup>1150</sup> El incumplimiento de la Ordenanza Municipal que limita el tiempo de estacionamiento originará un procedimiento sancionador que se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticias del hecho o mediante denuncia formulada por la policía local. Asimismo, se podrá incoar un procedimiento por la autoridad competente como consecuencia de denuncia formulada por cualquier persona que tenga conocimiento de este hecho, según dispone el art 3 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de tráfico. Los agentes de la ORA no son agentes de la autoridad y por lo tanto no dan "fe" de lo sucedido, pero es erróneo pensar que los vigilantes de la ORA no pueden denunciar las infracciones de estacionamiento. El art. 4.2) del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, señala que: "... Cualquier persona podrá, igualmente, formular denuncias por hechos que puedan constituir infracciones a los preceptos del Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o de sus Reglamentos...". Así pues, «los citados vigilantes denuncian las infracciones que observan a la normativa de tráfico y estacionamientos, conforme al procedimiento de denuncias de carácter voluntario, utilizando para ello un documento denominado "Aviso de denuncia" o similar, que es remitido a la Unidad de Sanciones de Tráfico del Ayuntamiento, al objeto de que se incoe el procedimiento sancionador correspondiente, conforme al citado Real Decreto. Es decir, no figura ninguna multa en ese aviso, ya que no se trata de un boletín de denuncia, pero los vigilantes si informan y, normalmente, sacan fotos de los vehículos como prueba de la infracción observada.

<sup>1151</sup> El Consejo de la Unión Europea, a través de la Recomendación de 4.06.1998 (98/376/CE), señaló que era necesario el reconocimiento mutuo por los Estados miembros de la Unión Europea de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad con arreglo a un modelo comunitario uniforme, de manera que dichas personas pudieran disfrutar en todo el territorio comunitario de las facilidades a que da derecho la misma con arreglo a las normas nacionales vigentes del país en que se encuentren.

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

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

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

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

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

**c) La inmovilización<sup>1155</sup> de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor<sup>1156</sup>.**

Autonómico, que será el órgano encargado de facilitar el número de la Tarjeta de estacionamiento conforme a la tipología que corresponda, para su control.

Véase, por ejemplo, la ORDEN 2/2017, de 1 de junio, de la Vicepresidencia y Conserjería de Igualdad y Políticas Inclusivas, por la que se crea y regula el Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida de la Comunidad Valenciana (Diari Oficial de la Generalitat Valenciana núm. 8068 de 22.06.2017).

<sup>1152</sup> Algunas medidas tomadas por los ayuntamientos han sido, además de hacer peatonales algunas calles, rebajar aceras y construir puentes peatonales con amplias rampas aptas para sillas de ruedas.

<sup>1153</sup> Vemos como la Ley, a diferencia del RGV, no obliga a que el discapacitado sea conductor, basta con que sea usuario, para beneficiarse de los estacionamientos para personas con discapacidad. Para indicar que es un vehículo de una persona discapacitada no basta con la señal V-15, contemplada en el Reglamento General de Vehículos (Anexo IX del RD. 2822/1998) donde dice:

"1. Indica que **el conductor del vehículo** es un minusválido que se desplaza con dificultad y que, por tanto, puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico.

2. Esta señal consistirá en dos placas colocadas respectivamente, una en la parte anterior y otra en la parte posterior del vehículo".

Es imprescindible que el vehículo cuente con la tarjeta de estacionamiento especial expedida por el Ayuntamiento. El TRLTSV parece permitir que el vehículo pueda ser conducido por una persona que no sea discapacitada siempre que vaya a ser utilizado por un discapacitado. Por ello podría ser posible que una persona estacionase un vehículo con la señal V-15 y la autorización municipal para ir a un domicilio y ayudar a bajar a un discapacitado que va a utilizar el vehículo. Lo que sería poco correcto es que, por ejemplo, fuese a un bar a consumir un café mientras espera que alguien baje al discapacitado.

<sup>1154</sup> Hace años se utilizaban los términos "inválidos" "lisiados", "impedidos" (todavía utilizado en el art. 17 RGCir), "tullidos", "paralíticos" o incluso "inútiles". El art. 17 RGCir aún se refiere a "personas manifiestamente impedidas" y el art. 91.2.d) a "disminuidos físicos". El Reglamento General de Circulación el art. 173, al hablar de la Señal V-15 en los vehículos indica que un conductor "minusválido" es "una persona con discapacidades". **En la Constitución también figura el término "disminuidos físicos" en el art. 49.**

Estos conceptos aún siguen utilizándose en la Convención sobre Circulación Vial de Viena de 1968, en su versión consolidada de 2006 donde señala en su Anexo V, 60.b): "**Los coches de inválidos**, es decir, los pequeños automóviles especialmente proyectados y contruidos -y no solamente adaptados- para el uso de personas que padezcan **algún defecto o incapacidad físicos** y que sólo sean utilizados normalmente por esas personas".

Esta definición se corresponde con la que figura en el Anexo I del TRLTSV: "11. Vehículo para personas de movilidad reducida. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y contruido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de **personas con alguna disfunción o incapacidad física**".

En épocas más recientes estos términos fueron sustituidas por "minusválidos", "discapacitados", "discapacitados motrices" o como figura en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por "personas con capacidad reducida".

La tendencia actual es utilizar los términos "personas con discapacidad" (denominación utilizada por la ONU en la "Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con discapacidad", aprobada en 2006), "personas con movilidad reducida" o "personas con diversidad funcional" (propuesto por el Foro de Vida Independiente) o como sugirió el pedagogo Carlos Egea "mujeres y hombres con funcionalidad diversa".

<sup>1155</sup> El término "inmovilización" no está definido en la Ley y por ello tenemos que suponer que se refiere al clásico cepo, a un dispositivo semejante o a un precinto. No existe previsión legal o reglamentaria que indique que dispositivos o mecanismos se pueden utilizar para llevar a cabo la inmovilización. El artículo 25 RGCir señala que la "inmovilización" se llevará a cabo mediante su precinto u otro procedimiento efectivo que impida su circulación. No basta pues con retirar la llave de contacto, sino que el agente debe asegurarse de que el vehículo no pueda circular. La inmovilización nunca debe obstaculizar la circulación por lo que hay que elegir un lugar adecuado.

En algunos países, como en Argentina, los agentes de tráfico pueden retirar las matrículas a un vehículo que obstruya las vías públicas, que impida el tráfico de vehículos o que permanezca estacionado delante de las paradas de servicio público. Como medida más grave se contempla la retirada del vehículo.

<sup>1156</sup> Debía señalar un tiempo máximo para esta inmovilización hasta su retirada al depósito ya que pueden pasar mucho tiempo antes de lograr la identificación del conductor. La Guardia Civil suele hacer la inmovilización en el domicilio del titular.

**La retirada de los vehículos<sup>1157</sup> de las vías urbanas<sup>1158</sup> y su posterior depósito<sup>1159</sup> cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación<sup>1160</sup>, o se encuentren incorrectamente aparcados<sup>1161</sup> en las zonas de estacionamiento restringido<sup>1162</sup>, en las condiciones previstas<sup>1163</sup> para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas<sup>1164</sup> sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas<sup>1165</sup> o si,**

<sup>1157</sup> El servicio de grúa municipal no tiene competencias para entrar en una plaza de garaje privada de una comunidad de propietarios para retirar un vehículo, aunque esté mal estacionado. Una solución podría ser que la propia comunidad, tras su aprobación en junta (incluyendo que le corresponderían al titular de la plaza de garaje hacer frente a los gastos de sacarlo a la vía pública), pudiera recabar los servicios de una empresa privada para que procediera a retirar el vehículo.

<sup>1158</sup> Al no incluir la frase "de su titularidad" significa que la grúa municipal podría acudir a un centro comercial a requerimiento de éste o de un particular afectado, para retirar un vehículo que obstaculice la circulación dentro de las vías privadas del mismo.

<sup>1159</sup> La inmovilización en sí misma no tiene tasa. Lo que si tiene gastos es el traslado y depósito del vehículo y los ayuntamientos recogen esta posibilidad en sus Ordenanzas de Tráfico con un texto semejante al siguiente: "Los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo, serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a levantar tal medida, sin perjuicio del derecho de defensa que le asiste y de la posibilidad de repercutirlo sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida".

<sup>1160</sup> El art. 91 RGCir considera, entre otros, como paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación: k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados. Es decir, no está prohibido parar o estacionar en esas vías, salvo en los tramos en que esa prohibición esté señalizada. Lo preocupante es que no existe una señal unificada en toda España sobre cómo debe ser la señalización de ese tipo de vías y cada ayuntamiento lo resuelve como lo estima oportuno, llevando la confusión a los forasteros que visitan la localidad.

<sup>1161</sup> Aquí parece haberse despistado, de nuevo, el legislador ya que "aparcar" y "aparcamiento" son términos que se evitan en la ley y en sus reglamentos de desarrollo.

El legislador exige para que se produzca la retirada que el vehículo se encuentre en una zona de estacionamiento restringido, es decir, si una persona lo estaciona en un carril de sentido contrario puede ser sancionado por haber cruzada la vía estando prohibido hacerlo, pero si no molesta a la circulación no se debe utilizar la grúa para proceder a su depósito y además respecto a la sanción, en este caso, habría la duda de si lo dejó allí, por ejemplo, una grúa o si fue empujado allí, sin poner el motor en marcha, a causa de una avería.

<sup>1162</sup> Ver apartado siguiente y artículo 85 g) de esta ley, y el artículo 93 del RGCir. Se modificó este apartado con la Ley 5/1997, de 24 de marzo, permitiendo la retirada de los vehículos en infracción leve, ya que los conductores no respetaban las zonas de estacionamiento restringido, al no dar fe las denuncias formuladas por los vigilantes de la O.R.A., ya que éstos no tienen la condición de Agentes de la Autoridad. El artículo 105 g) de la ley señala: "Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal".

<sup>1163</sup> Aquí el legislador utiliza una frase hecha: "en las condiciones previstas para la inmovilización del mismo" para redondear un apartado sin fijarse en su significado. Se puede entender que esas condiciones se puedan aplicar al estacionamiento en una plaza reservada para discapacitados o en las zonas con limitación horaria o para residentes, porque de alguna forma hay que acreditar la posesión de un título que habilite para ello, pero no es de aplicación, por ejemplo, para las zonas de carga y descarga ya que ahí no se requiere ningún título.

<sup>1164</sup> Debiera decir: "Las bicicletas y otros ciclos" o simplemente "ciclos" ya que un triciclo no podría ser retirado. Las bicicletas no son inmovilizadas sino, en los casos que procede, retiradas y llevadas al depósito. Es lógico, ya que pueden ser movidas con facilidad y desplazadas a donde no molesten a otros usuarios.

<sup>1165</sup> Es necesario que el Reglamento General de Circulación aclare lo que se entiende por "abandonada". El TRLTSV sólo se ocupa de vehículos abandonados en el art. 106, aunque sin calificarlos con ese nombre. Con respecto al tratamiento residual, ese mismo artículo de la Ley exige que lleve estacionado más de un mes en el mismo lugar y que presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula, y ese no sería muchas veces el caso, entre otros motivos porque carece de matrícula.

También el vehículo puede estar abandonado por su titular, pero puede haber una o más personas que aprovechen el abandono para vivir en él.

estando amarradas<sup>1166</sup>, dificultan la circulación de vehículos o personas<sup>1167</sup> o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, **la retirada<sup>1168</sup> de vehículos en las vías interurbanas** y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine<sup>1169</sup>.

---

*La jurisprudencia ha venido manteniendo un amplio concepto de domicilio respecto al derecho fundamental del artículo 18.2 de la Constitución, incluyendo en la noción el lugar o espacio cerrado donde una persona desarrolla su vida privada, bien sea de modo permanente o transitorio, abarcando incluso un vehículo que es utilizado como albergue de alguien, sin que la humildad o modestia del habitáculo pueda servir de excusa para negar tal condición y sin que haya de tenerse en cuenta la legitimidad o ilegitimidad de tal ocupación (SSTS de 26 de junio y 15 de diciembre de 1994, de 4 y 25 de abril de 1995 y de 23 de septiembre de 1997). En estos casos el ayuntamiento debe procurar el abandono del vehículo a través de la policía local o mediante la mediación de sus servicios sociales y si no lo consiguiese acudir a la vía judicial.*

<sup>1166</sup> *Eso implica que los agentes de la autoridad, si se dan las condiciones de este apartado, pueden reventar el candado o, si fuese necesario, utilizar una cizalla para cortar las cadenas que sujetan una bicicleta al mobiliario urbano, pero hubiese sido más correcto que esta autorización estuviese expresamente contemplada en la Ley. Debemos tener en cuenta que las compañías de seguros no cubren aquellos objetos que estén sin "bloquear", es decir, todo lo que se pudiera desmontar sin excesivas complicaciones, como por ejemplo las ruedas o el cuadro, debería estar amarrado a algo fijo, aunque el cambio (muy caro) o las horquillas de la suspensión (también muy caras) no hay manera de aferrarlas a nada. Las bicicletas al no exigírseles seguro suelen estar incluidas en el seguro de la vivienda si se tiene contratado este último.*

*Realmente los ayuntamientos debieran de disponer de suficientes zonas de estacionamiento para las bicicletas y en su caso, autorizar en la Ordenanza Municipal de Movilidad, que se puedan amarrar las bicicletas al mobiliario urbano. El art. 48 de la Ordenanza Municipal de Movilidad Sostenible de Madrid establece que los vehículos de dos ruedas, ciclomotores y motocicletas de tres ruedas y vehículos de movilidad urbana no pueden ser anclados a elementos de señalización, elementos vegetales, bancos, marquesinas ni a otros elementos de mobiliario urbano. Excepcionalmente, además de a las horquillas y elementos aparcabicicletas de las reservas habilitadas al efecto, las bicicletas y VMU de tipo A y B pueden anclarse a vallas o elementos de mobiliario delimitadores de espacios u otros elementos de mobiliario cuando el estacionamiento y el anclaje cumpla los siguientes requisitos:*

- a) No afecte a la funcionalidad o al acceso necesario a los mismos.*
- b) No implique deterioro del patrimonio público.*
- c) No dificulte ni impida la realización por los servicios municipales de tareas de mantenimiento o reparación de tales elementos delimitadores y de mobiliario urbano.*

*La Asociación Conbici (Coordinadora en defensa de la bici) ha editado un interesante manual sobre aparcamiento de bicicletas: <https://conbici.org/estado-de-la-bici/infraestructuras/manual-de-aparcamientos-de-bicicletas>.*

*Lo que no parece adecuado es que si no molesta pueda permanecer amarrada a una farola durante meses.*

<sup>1167</sup> *La Orden TMA/851/2021 indica en su art. 5: "Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que no todos puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas". Este itinerario según el apartado 2.b) de este artículo, debe poseer en todo su desarrollo una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento y en el punto 2.c) de ese mismo artículo establece que poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.*

<sup>1168</sup> *Véase el art. 85 de esta Ley (retirada y depósito del vehículo).*

<sup>1169</sup> *El Anexo I del RGV, declara vigente la Orden del Ministerio de Gobernación de 14 de febrero de 1974 (BOE núm. 48, del 25 de febrero), sobre retirada y depósito de los automóviles abandonados. La Orden dispone en su artículo 2) que "En todos los municipios deberá existir al menos un lugar dispuesto para el depósito de vehículos previsto en el Código de la Circulación, sin perjuicio de que los Jefes Provinciales de Tráfico y los Alcaldes puedan ejercitar la facultades que les confiere el apartado II del artículo 292 del citado Texto Reglamentario" mientras que el artículo 3) establece que "Siempre que los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico encuentren en la vía pública o en sus inmediaciones un vehículo, o restos de un vehículo, abandonado, lo comunicarán con expresión de las circunstancias que concurren, a la Jefatura de Tráfico de la Provincia, si se trata de vías interurbanas.*

*Los indicados agentes comunicarán los hechos a que se refiere el párrafo anterior, que ocurran en vías urbanas o interurbanas, al Alcalde del término municipal en el cual el vehículo abandonado o los restos hubieren sido*

<sup>1170</sup> (Retirada de vehículos en municipios que carecen de grúa municipal).

**d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano<sup>1171</sup>, exceptuadas las travesías<sup>1172</sup>.**

**e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o)<sup>1173</sup> en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente<sup>1174</sup> se determine.**

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

---

*hallados. El Alcalde ordenará la retirada del vehículo o restos mencionados, disponiendo su depósito en el lugar a que hace referencia el artículo 2º de esta Orden.*

*La Jefatura de Tráfico también podrá ordenar, a cuenta del municipio, la retirada y depósito de los vehículos o de sus restos hallados en las vías públicas interurbanas cuando los Alcaldes de los respectivos municipios no hubieren llevado a cabo lo dispuesto en el párrafo anterior dentro de un plazo de quince días, contados desde la fecha en que los agentes hubieren comunicado el hecho”.*

*Además de la legislación de tráfico podemos ver como el art. 3 b) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, sobre residuos y suelos contaminados, establece que los vehículos abandonados tendrán la consideración de residuos domésticos, que el propio precepto define como “residuos generados en los hogares como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran también residuos domésticos los similares a los anteriores generados en servicios e industrias”.*

*Norma que establece la posibilidad, como medida de carácter provisional, del precintado de vehículos (art. 53.1.b de esa misma ley).*

<sup>1170</sup> *El que carezcan de grúa municipal no impide que la ordenanza de movilidad permita retirar los vehículos con una grúa contratada ocasionalmente para la tarea. En esos casos, el municipio debe disponer de un terreno propio o alquilado para depositar los vehículos. El problema que suele surgir es que, en el caso de los municipios pequeños, los talleres traten de evitar retirar vehículos de los vecinos ya que todos se conocen y el ayuntamiento se vea obligado a solicitar la colaboración de un taller situado en otro término municipal.*

<sup>1171</sup> *Debiera haber aclarado si las “vías existentes en el casco urbano” y las “vías urbanas” de una localidad son sinónimos.*

<sup>1172</sup> *La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras, que entró en vigor el día 01.10.2015 (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) en su artículo 47.1) establece: “1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado” mientras que en el artículo 46.1), define a la travesía como: “A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes”.*

*La misma Ley de Carreteras dispone en las definiciones del Anexo I que una travesía pasa a ser considerada una vía urbana cuando sea sustituida por una variante de población.*

<sup>1173</sup> *Pruebas de detección de drogas y alcohol. Véase el Título I, Capítulo IV del Reglamento General de Circulación (normas sobre bebidas alcohólicas).*

<sup>1174</sup> *Véase el Título I, Capítulo IV del Reglamento General de Circulación (normas sobre bebidas alcohólicas).*

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas<sup>1175</sup> por motivos medioambientales<sup>1176, 1177</sup>.

## CAPÍTULO II

### Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible<sup>1178</sup>

#### Artículo 8. Composición y funciones.

---

<sup>1175</sup> Pueden ser, entre otras, por motivos de emisiones, permitiendo sólo la circulación cuando la matrícula sea par o impar, o impidiendo la entrada de ciertos vehículos en determinadas zonas de la ciudad, aunque en este caso puede ocurrir que una familia tenga dos vehículos con matrícula par y en determinados días no pueda utilizar ninguno mientras que otra familia que viva al lado y que tenga también dos vehículos, uno con matrícula par y otro con impar, pueda utilizar uno de ellos todos los días. Es decir, las familias con dos automóviles tratarían de tener uno con matrícula par y otro con matrícula impar.

<sup>1176</sup> El art. 7.3 del Reglamento General de Circulación señala que está prohibido que los vehículos emitan perturbaciones electromagnéticas, niveles de ruido superiores a los límites establecidos por las normas específicamente reguladoras de la materia, así como que emitan gases o humos en valores superiores a los límites establecidos.

<sup>1177</sup> Se están haciendo populares en Europa las denominadas "LEZ" (low emission zone - zonas de baja emisión de contaminantes) en las que existen restricciones de acceso a vehículos cuyas emisiones superan los umbrales permitidos. En España este término se ha traducido como "ZUAP" (zonas urbanas de atmósfera protegida) en el Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire. Aunque en Europa hay más de 200 ciudades con zonas de bajas emisiones, en España ninguna ciudad parece haber aprobado una ordenanza de tráfico que contemple la creación de estas zonas. El Reglamento (CE) núm. 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) introduce exigencias comunes relativas a las emisiones de los vehículos de motor y de sus recambios específicos. Asimismo, establece medidas que permiten mejorar el acceso a la información sobre la reparación de los vehículos y promover la producción rápida de vehículos que cumplan sus disposiciones.

<sup>1178</sup> Este Consejo ya fue creado en la Base Tercera de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, con el nombre de "Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial".

Este Consejo tuvo su desarrollo reglamentario en el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, publicado en el BOE el 3 de abril, actualmente en vigor. Posteriormente la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado del Real Decreto Legislativo 339/1990, en materia sancionadora modificó, su objeto, funciones y composición, pasando a denominarlo Consejo Superior de Seguridad Vial. La Ley 6/2014, que modificó de nuevo el texto articulado de la Ley 339/1990 (derogado), también alteró, la denominación, el objeto, funciones y composición del actual Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad, invalidando parte de los preceptos recogidos en el Real Decreto 317/2003. El TRLTSV mantuvo en los mismos términos la regulación dada por la anterior modificación legislativa.

Por ello es necesaria la elaboración de una nueva disposición reglamentaria. Mientras tanto, seguirá siendo de aplicación el reglamento de 2003 en todo aquello que no contradiga lo dispuesto en el TRLTSV.

Con la nueva denominación de Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad, se quiere potenciar la movilidad en nuestras vías. También se quiere potenciar su función de órgano consultivo, y cauce fundamental para la participación de todos aquellos sectores o entidades, que cada vez tienen mayor protagonismo en el tráfico y la seguridad vial, y cuya presencia en el Consejo contribuye a mejorar la normativa en estos campos.

1. **El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**<sup>1179</sup> es el órgano de consulta y participación para el impulso y mejora del tráfico, la seguridad vial<sup>1180</sup> y la movilidad sostenible<sup>1181</sup> y para promover la concertación de las distintas Administraciones Públicas y entidades que desarrollan actividades en esos ámbitos, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor<sup>1182</sup>.
2. **La Presidencia del Consejo corresponde al Ministro del Interior** y en él están representados la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla, las administraciones locales, así como las fundaciones, las asociaciones de víctimas, **el sector social de la discapacidad**,<sup>1183</sup> las asociaciones de prevención de accidentes de tráfico y de fomento de la seguridad vial y los centros de

---

<sup>1179</sup> Sería interesante que en las definiciones del Anexo I se aclarase lo que es “movilidad sostenible”. Aunque este Consejo ha cambiado varias veces de nombre, sigue regulado por el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo. Este Reglamento está pendiente de adaptarse al TRLTSV.

La movilidad sostenible implica que todos los usuarios de las vías puedan convivir al mismo tiempo, que se sustituyan turismos en las calles por una mejora en el transporte público, que se aumenten las vías peatonales, los carriles para ciclistas y que se promuevan otros medios de transporte no contaminantes.

No es un tema baladí, así se viene observando un gran incremento en el uso de motocicletas con un parque de 3.200.000 unidades y que se incrementa no sólo por su facilidad para moverse y estacionar y su menor consumo sino por la demanda que está suponiendo el incremento del reparto de mercancías originado por el comercio electrónico que está aumentando un 20% anual.

No es un tema que sólo preocupe a los ciudadanos y a los políticos sino también a los fabricantes de automóviles que ven como las vías se están saturando y se podrían producir colapsos frecuentes que acabarían desalentando a los posibles compradores de nuevos vehículos. Una solución es que los vehículos puedan “hablar entre ellos” y se conecten a centros de control e informen al conductor cual es el camino más apropiado para llegar a su destino. Una faceta de la movilidad sostenible la encontramos en el “Codice della Strada” italiano que en su art. 8 dispone que en aquellas islas pequeñas utilizadas como lugares de reposo o de cura, en los meses de mayor tráfico turístico, tras consultar a las regiones y municipios afectados, el Ministro de Infraestructuras y Transporte puede disponer que sólo puedan circular en sus vías los vehículos pertenecientes a la población estable de la isla. En España no contemplamos ninguna disposición especial sobre el tráfico en islas pequeñas.

<sup>1180</sup> Además de la movilidad sostenible, el Consejo debiera impulsar la implantación de la “Visión Cero” y de la “Seguridad Sostenible”. Por “visión” se entiende una descripción de una situación futura deseable, fundamentada en una teoría de cómo interactúan o deberían interactuar los distintos componentes del sistema de circulación. El programa “**Visión 0**” propone que ninguna persona debe morir o resultar gravemente herida a consecuencia de un accidente de tráfico. Considera que, aunque el error humano pueda originar un accidente, el sistema vial debe ser capaz de dar una adecuada protección y garantías a los usuarios que minimicen las consecuencias de la colisión. Fue iniciado en Suecia en 1997 y se ha ido extendiendo a otros países. En inglés se usa también el término “**Target 0**”.

El programa “**Seguridad Sostenible**” se inició en los Países Bajos y, a diferencia del modelo sueco, reconoce que la mayoría de los accidentes son debidos al error humano y que las carreteras deberían diseñarse para ser más capaces de anticipar y “acoger” en su diseño el error humano para así disminuir la probabilidad de accidentes.

<sup>1181</sup> Están implantándose iniciativas muy loables como son los planos “metrominuto”. El metrominuto es un plano con la estética de los planos del metro, orientado a los peatones, que mide distancias entre varios puntos y los tiempos medios que se tarda en desplazarse a pie por ellos. Pero también es un elemento que promueve el hábito de caminar. Nació en Pontevedra, una ciudad multipremiada por la peatonalización del casco histórico. En España se ha promocionado a través de la plataforma Red de Ciudades que Caminan ([www.ciudadesquecaminan.org](http://www.ciudadesquecaminan.org)) y la idea se ha copiado y extendido a otros lugares de España, Europa y el mundo.

<sup>1182</sup> Debía indicar “circulación de todo tipo de vehículos” ya que también incluye los vehículos sin motor.

<sup>1183</sup> No sabemos al hablar de discapacidad, se aparta de los otros sectores y sustituye el término “asociaciones” y coloca en su lugar “el sector social”. Sería más adecuado que dijese “asociaciones de personas con diversidad funcional”.

investigación y organizaciones profesionales, económicas y sociales más representativas directamente relacionadas con el tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible<sup>1184</sup>.

3. El Consejo funciona en Pleno, en Comisión Permanente, en Comisiones y en Grupos de Trabajo.
4. En las comunidades autónomas que no hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y en las ciudades de Ceuta y Melilla existe una Comisión<sup>1185</sup> del Consejo. Asimismo, funciona una Comisión del Consejo<sup>1186</sup> para el estudio del tráfico, la seguridad vial y la movilidad sostenible en las vías urbanas.

Las Comunidades Autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor pueden establecer sus propios Consejos Autonómicos de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible<sup>1187</sup>.

5. **El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible** ejerce las siguientes funciones:
  - a) Informar y, en su caso, proponer planes de actuación conjunta<sup>1188</sup> en materia de tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible<sup>1189</sup> para dar cumplimiento a las directrices del Gobierno o para someterlos a su aprobación. Dichas propuestas, que no son vinculantes, deben considerar en particular, la viabilidad técnica y financiera de las medidas que incluyan.
  - b) Asesorar a los órganos superiores y directivos del Ministerio del Interior en esta materia.
  - c) Informar los convenios o tratados internacionales sobre tráfico, seguridad vial o movilidad sostenible antes de la prestación del consentimiento del Estado para obligarse por ellos.
  - d) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones generales<sup>1190</sup> que afecten al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible.
  - e) Informar sobre la publicidad de los vehículos a motor.

<sup>1184</sup> Se trata de que no quede sin representación en el Consejo ningún sector importante relacionado con la seguridad vial.

<sup>1185</sup> En este caso la denominación sería: "Comisión Autónoma de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible".

<sup>1186</sup> De la lectura del último párrafo parece deducirse que en las Comunidades Autónoma también existe esta Comisión del Consejo, pero no es así, tal como se puede leer en el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo.

<sup>1187</sup> La Comisión de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma del País Vasco se creó por Decreto 22/1993, de 9 de febrero (BOPV núm. 73, de 21 de abril). Posteriormente, se aprobó la Ley 15/2012, de 28 de junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi (BOPV núm. 132, de 6 de julio), cuyo Capítulo I del Título V regula por primera vez esta Comisión en una norma con rango de ley. El Decreto 35/2014, de 11 de marzo, reguló la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguridad Vial de Euskadi (BOPV núm. 51, de 14 de marzo).

La Ley 14/1997 creó la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Viaria, (DOGC núm. 2548, de 31 de diciembre). Debería aclarar si la creación de estos Consejos implica que ya no participan en el Consejo Superior de Tráfico. El legislador no ha imitado el nombre nuevo del Consejo y no ha incluido "movilidad sostenible" en los Consejos que pueden crear las C.C.A.A. con las competencias de tráfico transferidas.

<sup>1188</sup> Debía indicar cuales son los destinatarios de esas propuestas.

<sup>1189</sup> En los Países Bajos o en Dinamarca se fomenta mucho el uso de la bicicleta. Así en los Países Bajos nos encontramos con una pista ciclista construida sobre un dique, el Afsluitdijk, de 32,5 km de larga y también con la posibilidad de recorrer los parques nacionales siempre que se vaya en bicicleta por las pistas señalizadas. El Consejo de Turismo Británico promociona los hoteles que están preparados para acoger bicicletas y la Liga de los Ciclistas Americanos también apoya a las comunidades que acogen con gusto a los ciclistas difundiendo donde están y las facilidades que ofrecen.

<sup>1190</sup> Se refiere a "leyes y reglamentos".

- f) Impulsar, mediante las correspondientes propuestas, la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia.
  - g) Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.
6. La composición, organización y funcionamiento del Consejo se determinarán reglamentariamente<sup>1191</sup>. A estos efectos, podrán crearse Consejos Territoriales de Seguridad Vial. En todo caso, debe haber un equilibrio entre los colectivos representados y entre los distintos sectores que representan.

## CAPÍTULO III

### Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

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

1. Se crea la **Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible como órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas que hayan asumido, competencias para la protección de personas y bienes y el mantenimiento del orden público y que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor**<sup>1192</sup>. La conferencia sectorial desarrollará una actuación coordinada en esta materia, con atención a los principios de lealtad institucional y respeto recíproco en el ejercicio de las competencias atribuidas a dichas administraciones.
2. La conferencia sectorial<sup>1193</sup> aprobará su reglamento interno, que regulará su organización y funcionamiento.

## TÍTULO II

### Normas de comportamiento en la circulación

## CAPÍTULO I

### Normas generales

#### Artículo 10. Usuarios, conductores y titulares de vehículos<sup>1194</sup>.

<sup>1191</sup> Está regulado por el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo.

<sup>1192</sup> Si se cumplen las exigencias contenidas en este artículo, en la Conferencia Sectorial sólo participarán, la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas del País Vasco, Cataluña y Navarra. De nuevo, debiera incluir los vehículos sin motor.

<sup>1193</sup> Según la Secretaría de Estado de las Administraciones Públicas se reunió el 02.12.2014.

<sup>1194</sup> Las modificaciones en rojo fueron hechas por la Ley 18/2021 y entrarán en vigor el 22.12.2022.

1. El usuario de la vía<sup>1195</sup> está obligado a comportarse<sup>1196</sup> de forma que **no entorpezca indebidamente la circulación<sup>1197</sup>, ni cause peligro<sup>1198</sup>, perjuicios<sup>1199</sup> o molestias<sup>1200</sup> innecesarias a las personas o daños<sup>1201</sup> a los bienes o al medio ambiente<sup>1202</sup>.**

---

<sup>1195</sup> Dado que, por ejemplo, un niño o un perro suelto son usuarios de la vía tal como aclara el art. 1, apartados 2a) y 2b) del RGCir, debiera indicar: "los usuarios de la vía, incluidos aquellos que deben circular bajo la custodia y responsabilidad de otros, cuando estén acompañados".

La ley de tráfico británico permite sancionar, en algunos casos, a los conductores que llevan por la vía un perro sin correa excepto aquellos perros que puedan guiar ovejas y otro tipo de ganado o que estén participando en competiciones deportivas.

El artículo 17 RGCir sólo prohíbe llevar animales corriendo **en las inmediaciones de otros de la misma especie, es decir, por ejemplo, llevar corriendo a un grupo de caballos, tanto si van formando una manada o si se encuentran con otra manada de caballos, ya que son todos de la misma especie. Si adelantase por ejemplo un caballo a una vaca, si podría llevar al caballo al trote porque es de distinta especie.**

Por su parte, el 127 RGCir expresa que en el caso de que se encuentren con otro ganado que transite en sentido contrario, sus conductores cuidarán de que el cruce se haga con la mayor rapidez, lo que parece una contradicción, ya que no pueden llevarlos al trote.

La prohibición de llevar corriendo animales en las inmediaciones de otros de la misma especie, es una norma muy antigua en nuestra legislación, así el art. 26 de la Ordenanza para la Conservación y Policía de las Carreteras Generales, de 14 de setiembre de 1842 (Gaceta de Madrid, de 16 de setiembre) señalaba que: "... á ninguno será permitido correr á escape en el camino, ni llevar de ese modo caballerías, ganados y carruajes á la intermediación de otros de su especie ó de las personas que van á pié".

Esa disposición también figuraba en el art. 190 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto de 7 de abril de 1848 sobre construcción, conservación y mejora de los caminos vecinales y Reglamento publicado para su ejecución (Gaceta de Madrid, de 18 de abril), que disponía: "... á ninguno será permitido correr á escape en el camino, ni llevar de ese modo caballerías, ganados y carruajes á la intermediación de otros de su especie ó de las personas que van á pié".

En el caso de las aves de corral podría ser de aplicación lo dispuesto en el art. 17.2) RGCir "...dejándoles marchar libremente por el camino...", pero no sería el caso ya que estos animales se apartan fácilmente al paso de un vehículo.

<sup>1196</sup> Se echa de menos que no se obligue con más claridad a los peatones a prestar atención a lo que sucede en la vía y en su entorno. Nuestra normativa no establece con claridad que cruzar un paso de peatones con dos auriculares conectados o mirando el móvil es una infracción administrativa y por eso no se puede denunciar. En Italia, por ejemplo, el art. 190 del Codice della Strada, señala que el peatón cuando atravesase la calzada "debe prestar la atención necesaria para evitar cualquier peligro para sí mismo o para otros". El agente valorará si la atención al teléfono era tal que la falta de prudencia denotaba que ponía en peligro su propia seguridad y la de los demás. También indica que sólo se puede atravesar la calzada si el paso de peatones se encuentra a una distancia mayor de 100 m.

Ya en 2017, Honolulu se convirtió en la primera ciudad norteamericana que prohibió ir mirando el móvil al cruzar una calle. La medida fue para combatir los fallecimientos de los "smombies" que es la combinación de "smartphone" y "zombies".

<sup>1197</sup> Este apartado es un cajón de sastre donde caben infinidad de comportamientos y debieran detallarse los más importantes para evitar que esos comportamientos se confundan con una conducción negligente. Se aplica este apartado cuando una persona se niega a abonar el peaje ya que se considera que no obedece la señal de prohibición de pasar sin detenerse (R-200) y comete una infracción leve. Se aplica la misma sanción si circula por un carril señalizado para sistema de peaje dinámico o telepeaje sin estar provisto del medio técnico que posibilita su uso en condiciones operativas.

Se podría aplicar a los malabaristas o vendedores de pañuelos en los semáforos, a quienes realicen encuestas o filmaciones en la vía pública, a quienes hagan autostop en una autopista o autovía, a los conductores que no pongan el intermitente cuando haga falta, a quien no se deje adelantar, a quien no guarde la distancia de seguridad, al que frene bruscamente, al que no modere la velocidad en presencia de usuarios vulnerables, a quien no facilite el descenso y la subida de pasajeros a un autobús o no se incorpore o salga adecuadamente de una autopista o autovía.

Podríamos añadir: estacionar en un paso de cebra, en doble fila, pasar sin necesidad un semáforo en ámbar, no respetar adecuadamente los pasos de cebra, no circular en una ciudad por el carril que más le conviene a su destino, circular un vehículo, cuando no está autorizado, por un carril bus o ciclista, pasar por un charco de agua sin prestar atención a la gente que puede ser salpicada, o sobre un terreno con grava sin cuidar los daños que pueda ocasionar, quedar detenido en una intersección cuando podría haberlo evitado, estacionar en una vía de

atención preferente los días de mercado en la localidad, circular por encima de la línea discontinua de un carril, ocasionando molestias a los otros conductores, no estacionar en el borde de la calle, dejando una separación excesiva, utilizar la bocina sin necesidad, no facilitar el paso de vehículos prioritarios, colocarse en un semáforo en un carril con flecha verde y quedar allí obstaculizando a quienes quieren girar, etc.

En cualquier caso, ante cualquiera de estas conductas, el agente debe tratar de denunciarlas buscando el artículo que más se ajuste a ellas.

<sup>1198</sup> Las situaciones peligrosas pueden deberse a variedad de motivos: peatón que cruza indebidamente, ocupante que arroja un objeto por la ventanilla, obrero que coloca un obstáculo en la vía, conductor de animal que lo deja suelto, etc.

En algunos lugares, como sucede con la ley de tráfico de la isla de Jersey está prohibido explícitamente tender cuerdas u otros objetos en las vías que puedan suponer un peligro para otros usuarios, salvo que estén bien señalizados.

La Gaceta de Salamanca de 25.10.2015 comenta que ciclistas han denunciado la existencia de cuerdas atravesando pistas rurales. La publicación aclara que no parece que se trate de una trampa “cazaciclistas” sino que seguramente fue colocada por un ganadero para evitar el paso de ganado o que este se escape.

Otras veces, tal como señala el Diario Montañés de 31.07.2015 se colocan cables, o piedras para indicar que son fincas privadas y que por ellas no pueden circular los ciclistas. Pero en cualquier caso tienen que estar bien señalizados esos obstáculos para evitar una desgracia.

El País en su edición de 02.03.2015 comenta el caso de un ciclista que quedó parapléjico a causa de una enorme piedra colocada en un camino.

<sup>1199</sup> Podría considerarse un perjuicio, por ejemplo, salpicar a un peatón con el vehículo al pasar sobre un charco pudiendo haberlo evitado. Al no estar tipificada como grave o muy grave, tendría la consideración de infracción leve.

<sup>1200</sup> Se le podría denunciar por este artículo o por su equivalente en el RGCir (art. 2), por el 13.2 TRLTSV, que se corresponde con el art.18.1 RGCir, por no prestar atención permanente a la conducción, ya que podría no escuchar la aproximación de un vehículo prioritario en servicio de urgencia, o por el art. 10.2 TRLTSV, que se corresponde con el art. 3.1 RGCir, por no conducir con la diligencia y precaución necesarias, ya que, también sería la causa, de no escuchar esas señales acústicas de los vehículos en servicio de urgencia.

Véase también el art. 11.2 a) y e) del RGCir que se ocupa del transporte colectivo de personas: “Distraer al conductor durante la marcha del vehículo” y “Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte...” Numerosas ordenanzas municipales sancionan el llevar los altavoces demasiado altos con las ventanillas bajadas.

El 18.06.2014, la página web “diaridetarragona.com” comenta que un joven de la localidad de Reus fue sancionado con cien euros de multa por llevar la música del coche demasiado elevada, observación que realizó un agente que iniciaba su servicio a pie y que, después de apuntar su matrícula, ya que no lo paró, lo denunció por el artículo 20 de la Ordenanza Municipal de Circulación. El artículo 20 de aquella ordenanza no establece ningún límite máximo de decibelios, a partir del cual puede sancionarse al conductor por llevar la música demasiado alta. En este sentido, la denuncia siempre se formula en base al criterio del agente. Exactamente, el artículo detalla que «los conductores de vehículos deberán circular de forma silenciosa, sin perturbar la tranquilidad pública y limitando al máximo los ruidos producidos por los vehículos. ...». Esta norma da un poder excesivo al agente y produce indefensión al ciudadano al no haber ninguna constancia del volumen de sonido en la denuncia formulada.

El “Codice della Strada” italiano especifica que el volumen tolerable para el reproductor de música en un vehículo es de 60 decibelios medidos a 10 cm de la oreja del conductor, con el micrófono orientado hacia la fuente de sonido y con el vehículo con las puertas y ventanillas cerradas y siempre que no dificulte la conducción o la tranquilidad pública. Si los agentes no cuentan con instrumentos de precisión el “umbral de sonido” de la ley queda a la discreción de los agentes. Para ello los agentes deben comprobar si el volumen del sonido permite conducir con total seguridad y no molesta a otros usuarios. Quien circule en un vehículo por la ciudad con el volumen del reproductor de sonido (sin auriculares) superior al autorizado será inmediatamente sancionado por dificultar el descanso y las ocupaciones de las personas incluso aunque los residentes en la zona no presenten una denuncia. Según la jurisprudencia italiana las molestias no se ocasionan a un solo individuo sino a una colectividad indeterminada. En la sanción del ilícito se tiene en cuenta la situación ambiental “objetiva”. Así se tendrá en cuenta si la infracción tuvo lugar en pleno día o en horas nocturnas y si se trata de una vía con gran volumen de tráfico o una vía periférica. En caso de violación de la norma la sanción administrativa va de 50 a 300 €.

La Vanguardia en su edición de 11.06.2018 informa que el 27 de setiembre anterior, un ciudadano canadiense fue multado en su país por un agente por ir gritando dentro del vehículo, aunque el afectado señaló que sólo estaba cantando. El agente se basó en una ley que prohíbe causar desórdenes a través de gritos perturbando la paz y la tranquilidad.

## 2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia<sup>1203</sup>, precaución y atención necesarias<sup>1204</sup> para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro<sup>1205</sup>, tanto

---

*En el Manual de Tráfico del Estado de Oregón (USA) se prohíben sonidos dentro del vehículo que se puedan escuchar a 50 pies (15,24 m) o más.*

<sup>1201</sup> *Sorprende que este apartado 1 esté redactado de forma que los usuarios de la vía no pueden “entorpecer” o causar “peligro, perjuicios o molestias” a las personas, pero no está previsto que se les puedan causar “daños” ya que este término queda reservado para los bienes. Debiera aclarar que los daños a las personas se registrarán por el Código Penal y la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.*

*En caso de un accidente con daños personales, la jurisprudencia trata de evitar un único culpable porque, aunque una persona cruce indebidamente una calle o una carretera, el juez tiene en cuenta si el conductor podría haber estado más atento a la circulación para reducir las lesiones del atropellado (Véase la Sentencia A.P. A Coruña 34/2012 sobre el atropello de peatón en lugar no habilitado para cruzar, donde se declara que la responsabilidad, en este caso, no es exclusiva conductor y estima concurrencia de culpas, aunque en mucho mayor grado para el peatón).*

<sup>1202</sup> *En la reforma de la Ley, publicada el 21.12.2021 se añade a las obligaciones del conductor comportamientos que no dañen al medio ambiente.*

<sup>1203</sup> *La palabra “diligencia” en este contexto es un poco equívoca ya que según el DE significa “cuidado y actividad en ejecutar algo” pero también “prontitud, agilidad, prisa”.*

*La Oficina del Alto Comisionado de los Derechos Humanos definió el término “debida diligencia” de la siguiente forma: “la medida de prudencia, actividad o asiduidad que cabe razonablemente esperar, y con la que normalmente actúa, una [persona] prudente y razonable en unas circunstancias determinadas; no se mide por una norma absoluta, sino dependiendo de los hechos relativos del caso en cuestión”. Aunque pensada para referirse a los derechos humanos, se puede aplicar perfectamente a la seguridad vial.*

*En el caso de que una conducción sin la diligencia, precaución y atención necesarias no alcanzase la gravedad de conducción negligente, sería infracción leve, ante una falta de tipificación expresa como grave o muy grave.*

<sup>1204</sup> *El diario digital “Las Provincias.es” de la Comunidad Valenciana, en su edición del 14.11.2014 comenta unas declaraciones del nuevo director del INTRAS, Francisco Alonso, en las que éste declara que los WhatsApp, los populares servicios de mensajería, son la nueva amenaza para la seguridad vial por la necesidad que se crea en el usuario de contestar de manera inmediata, lo que supone un aumento de las distracciones al volante.*

*La organización norteamericana focusdriven.org estima que el 24% de las colisiones en Estados Unidos son debidas a que el conductor/a están enviando mensajes de texto o WhatsApp.*

*La DGT a solicitud de la Sección Segunda del Jurado de la Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial, remitió un correo electrónico con fecha 5 de febrero de 2015 en el que reconoce que beber una lata de refrescos mientras se conduce no está expresamente prohibido siempre que no contravengan el principio básico de conducción segura. El Jurado se había reunido ante la reclamación de un particular por un anuncio televisivo de Coca Cola en el que se veía a una mujer beber una lata de aquella marca mientras conducía. Coca Cola había alegado que el acto de consumir alimentos o bebidas mientras se conduce un vehículo a motor no se encuentra tipificado como delito en el Código Penal ni como infracción en la Ley de Tráfico e indicaba en su escrito que la conductora mientras bebía el refresco, no apartaba la mirada de la carretera ni dejaba de prestar atención a la conducción por lo que se debía intuir una conducción prudente por lo que la conducta no supondría una incumplimiento de la normativa de seguridad vial. También recordaba que no se habían puesto dificultades ante anuncios de una persona fumando. La resolución de Autocontrol fue a favor de la compañía de refrescos.*

*Tras esta resolución parece que, por ejemplo, beber una lata de cerveza mientras uno conduce no está prohibido siempre que el conductor mantenga una tasa de alcohol en sangre o aire espirado inferior a las que figuran en el artículo 20 RGCir y esté atento a la conducción.*

<sup>1205</sup> *Este comportamiento es un ejemplo de conducción negligente y se echa de menos que la Ley y el Reglamento General de Circulación no expliquen las diferencias entre conducción negligente, temeraria y sin la diligencia debida. La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico sanciona como infracción grave, con derecho a descuento por pronto pago, la conducción negligente y la conducción sin la diligencia debida, y sorprende que en la normativa este tipo de conductas no supongan la detracción de puntos.*

a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía<sup>1206</sup>, especialmente a aquellos cuyas características los hagan más vulnerables<sup>1207</sup>.

---

<sup>1206</sup> El periódico digital "El Confidencial" informa en su edición de 07.04.2018 que la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Álava determinó que el carril bici no otorga "prioridad" a la bicicleta sobre el peatón y que el conductor del vehículo debe actuar con la "diligencia debida", lo que implica "apartarse" o incluso "pararse" en caso de que "no tenga espacio suficiente" para adelantar al transeúnte. Para defender que el carril bici no da preferencia al ciclista la Audiencia también se ampara en varios preceptos de la normativa municipal que regula el uso de estas vías y que establece que quienes las usen "deberán mantener una velocidad moderada sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación". En este caso se daba la circunstancia de que el peatón no pudo evitar el atropello ya que fue golpeado por la espalda

También, en ocasiones, aunque el atropello se produzca fuera de un paso de peatones, el peatón imprudente puede tener derecho a reclamar una indemnización en base a que el vehículo que le ha atropellado también interviene en la responsabilidad del accidente. Un ejemplo claro de esto son los casos en los que el atropello se produce en una vía de buena visibilidad, larga y espaciosa, por la que cruza un peatón imprudente. Si el vehículo que le atropella circula con exceso de velocidad, estos casos suelen resolverse con una concurrencia de culpas: el peatón por cruzar por un lugar indebido y el vehículo por circular con exceso de velocidad y no poder tener así tiempo de reacción.

En caso de que la culpabilidad del atropello recaiga exclusivamente sobre el peatón, éste no tendrá derecho a reclamar una indemnización. Sin embargo, si existe la responsabilidad de un tercero, es decir, si hay concurrencia de culpas, el peatón atropellado podrá reclamar una indemnización en función al porcentaje de culpa del cual no es responsable.

<sup>1207</sup> En 2019 el Código Penal se reformó mediante la LO 2/2019, incluyendo el contenido de la Instrucción 10/2011 de la Fiscalía General del Estado sobre seguridad vial y al Dictamen 2/2016 de la Fiscalía de Seguridad Vial que es de especial transcendencia, porque en él se diferencian los usuarios vulnerables (peatón, ciclista y motorista) de los **usuarios especialmente vulnerables (niños, ancianos y personas con discapacidades)**.

**El conductor<sup>1208</sup> debe verificar<sup>1209</sup> que las placas de matrícula<sup>1210</sup> del vehículo no presentan obstáculos<sup>1211</sup> que impidan o dificulten su lectura<sup>1212</sup> e identificación<sup>1213</sup>.**

<sup>1208</sup> No debería indicar al conductor solamente, ya que la obligación puede ser del titular. Imaginemos una situación en la que el titular de un vehículo lo tiene estacionado en una calle cubierto con una lona impidiendo con ello que se lean las matrículas. Eso no sería legal ya que los agentes deben poder comprobar si tiene vigente el seguro y si “careciese” de matrículas y no se pudiese hacer esa comprobación se podría inmovilizar. También podrían actuar retirando parcialmente la lona o incluso rompiendo su sujeción ya que está vigente el nivel 4 antiterrorista (riesgo alto) y el bien jurídico a proteger es la seguridad pública. Lo harían de acuerdo con lo dispuesto en el art. 20 del CP: “5.º El que, en estado de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno lesione un bien jurídico de otra persona o infrinja un deber, siempre que concurren los siguientes requisitos:

Primero. Que el mal causado no sea mayor que el que se trate de evitar.

Segundo. Que la situación de necesidad no haya sido provocada intencionadamente por el sujeto ...”

Finalmente podrían comprobar lo que indica la ordenanza municipal de tráfico sobre la permanencia de un vehículo en el mismo lugar durante varios días.

El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos en su artículo 4.1 indica que, si no circula, es decir, está estacionado, no está obligado a tener la ITV al día.

El 17.10.2021 la entidad AEA informaba que la jueza de lo Contencioso-Administrativo número 33 de Madrid, ha resuelto un recurso promovido por su departamento legal y ha considerado que “el ilícito a sancionar está constituido por el hecho de circular no por el incumplimiento de someter al vehículo a ITV de forma periódica”. De esta forma fundamenta que solo se puede sancionar por no haber pasado la ITV a los vehículos que circulen. El caso se inició por la denuncia formulada por la Policía Municipal de Madrid a un vehículo estacionado en una calle de la capital por el hecho de no haberse sometido a la ITV periódica establecida reglamentariamente. Dado que las infracciones relativas a las condiciones técnicas y al seguro obligatorio están excluidas de la competencia municipal la sanción la impuso el jefe provincial de Tráfico de Madrid después de rechazar las alegaciones planteadas por el multado, que planteó recurso judicial a través de los letrados de la entidad. La sentencia estima el recurso del sancionado contra la resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico que le impuso dicha multa de 200 euros, que queda anulada.

Para el presidente de AEA, “está sentencia recoge de forma admirable la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con el principio de reserva legal en materia de derecho administrativo sancionador y recuerda que ninguna administración puede utilizar la analogía para sancionar hechos que no están expresamente contemplados en la ley”.

<sup>1209</sup> Tendría que decir que la comprobación se debería hacer antes de iniciar la marcha y también estaría mejor si diese la oportunidad de hacer esa comprobación “personalmente o sirviéndose de otra persona” en línea con lo que señala el RGCir al referirse en su artículo 81.1 a la maniobra de marcha atrás.

<sup>1210</sup> No está bien redactado este apartado, ya que hay vehículos que carecen de matrícula como es el caso de los ciclos y los vehículos de tracción animal. Por eso una redacción mejor sería: “Cuando el vehículo tenga obligación de disponer de placas de matrícula, el conductor debe verificar que no presentan obstáculos (mejor, impedimentos) que impidan o dificulten su lectura e identificación”.

<sup>1211</sup> Como este término aparece con otros significados dentro del texto de la Ley, debiera decir “impedimentos”.

<sup>1212</sup> Tendría que aclarar que la verificación debe hacerse antes de ponerse a circular con el vehículo, ya que, si se encuentra aparcado esa obligación, en principio, no existe, ya que alguien podría embadurnarlas y dificultar su lectura y por eso no debiera sancionarse al titular (ya que, si no está especificado como en este caso, las infracciones por documentación corresponden al titular), salvo que retirada la sujeción se apreciase que estaban alteradas o que siguiesen presentando dificultades para una lectura correcta.

<sup>1213</sup> En este apartado se incluiría la necesidad de que el conductor compruebe que las placas están homologadas y son del tamaño reglamentario (o que coincide la matrícula del remolque con la del vehículo tractor, en los remolques ligeros). En caso de no ser así, se podría denunciar al titular del vehículo por no tener la documentación en regla, ya que el art. 49.1 del RGV señala que “las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados”.

Se ha dado el caso de que algún titular de un vehículo ha sustituido una de las placas de matrícula por deterioro y la nueva no coincidía exactamente con la otra que llevaba puesta ya que una tenía el símbolo de la Unión Europea y la otra no, o una tenía el nombre provincial con las iniciales antiguas de la provincia y la otra con las iniciales modificadas (Gerona/Girona, Orense/Ourense) y eso fue motivo de denuncia aunque luego, fuera sobreseída, ya que las placas de matrícula tienen como misión identificar el vehículo y en este caso se estimó que se podía identificar perfectamente. Los afectados alegaron que se había deteriorado o extraviado una de ellas y que carecían de medios para volver a comprar un juego completo y se habían limitado a comprar una de ellas. También se da alguna vez el caso de un vehículo con una placa acrílica y la otra de metal, pero al estar las dos homologadas no habría base para formular una denuncia.

**3. El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización<sup>1214</sup>, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas<sup>1215</sup>, someterlo a los reconocimientos e inspecciones<sup>1216</sup> que correspondan e impedir que sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente<sup>1217</sup>.**

<sup>1218</sup> (Culpa exclusiva de las víctimas en un accidente de circulación).

---

*Si el estado de las placas fuese motivo de denuncia se rellenaría el boletín, aunque el vehículo estuviese estacionado.*

*Si alguien causa una broma de mal gusto a un conductor embadurnándole las matrículas, este último no puede alegar esta circunstancia si es sancionado, ya que este artículo deja claro que debe cerciorarse de que las placas de matrícula están claramente legibles.*

*Y aquí, en caso de no encontrarse al autor del hecho, sería sancionado el conductor, lo que es un ejemplo más de una sanción de tráfico a quién no ha cometido un hecho.*

*El art. 76.p) del TRLTSV señala que es infracción grave “Incumplir la obligación de todo conductor de verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación”. Según la Instrucción 07/S-89 de la DGT, de 10.05.2007, “esto se aplica en aquellos supuestos en que utilice un sistema, método o técnica con la manifiesta intencionalidad de eludir la vigilancia del vehículo. El agente denunciante que detecte la circulación de un vehículo con estos sistemas describirá el método empleado, pudiendo adjuntar imágenes o fotografías de la técnica o método utilizado”.*

*Esta Instrucción no contempla que pasaría si la alteración de la placa de matrícula se la hizo alguien con objeto de gastarle una broma al conductor o si fue simplemente un acto de gamberrismo.*

*También se ha observado en zonas rurales que un titular utiliza la misma matrícula para dos vehículos, con el fin de ahorrarse el seguro de uno de ellos, pero eso escapa al contenido de esta ley ya que se trata de un delito de falsedad en documento público.*

<sup>1214</sup> *Es una quimera pretender que un titular o un arrendador pueden controlar a un conductor que puede estar a cientos de kilómetros de distancia. Con la tecnología actual se puede o podría conocer la velocidad, la velocidad promedio y el recorrido del vehículo, pero habría que tener cámaras instaladas dentro del mismo para apreciar el manejo del vehículo por el conductor y aun así sería difícil cumplir con este apartado.*

*El art. 76.v) TRLTSV considera infracción grave: “Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente” y dado que esa obligación sólo aparece en el art. 10.3) de la Ley, y referida al titular o arrendador, un adulto que viajase en un vehículo y, sin ser el titular, permitiese conducir conscientemente a una persona que no tuviese permiso por no haberlo obtenido nunca o por no tenerlo vigente, no podría ser sancionado por la Ley de Seguridad Vial.*

<sup>1215</sup> *Mantenerlo en buen estado de funcionamiento.*

<sup>1216</sup> *Debiera aclarar que se refiere a las inspecciones en las estaciones ITV ya que podría interpretarse que se trata de los reconocimientos e inspecciones que figuran en el manual de mantenimiento del vehículo.*

<sup>1217</sup> *Se corresponde con el artículo 9.3 del RGCond y estaría aún mejor si añadiese, tanto en la Ley como en el Reglamento: “o haya perdido su vigencia y el titular tuviese constancia de ello”. Así, si una persona conoce que otra ha perdido la vigencia de su permiso y aun así le permite conducir un vehículo no sería sancionada por el TRLTSV. Debiera sancionarse también a aquellos que sabiendo que el conductor carece de permiso, viajan con él.*

*La Circular 10/2011 sobre criterios para la unidad de actuación especializada del ministerio fiscal en materia de seguridad vial, señala que existen diferencias sustanciales entre el ilícito administrativo y el penal, y que 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.*

<sup>1218</sup> *Si el comportamiento o la actitud de la víctima de un accidente de tráfico ha sido el motivo por el que ha tenido lugar el siniestro, puede ser causa para exonerar de responsabilidad al productor del daño causado.*

*El art. 1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, dispone: “El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.*

*En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”.*

## Artículo 11. Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual<sup>1219</sup>.

### 1. El titular<sup>1220</sup> de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

*Es decir, que los daños sufridos por la víctima, habrán de imputarse solo a ella, no al conductor causante del daño, lo que se traduce a efectos prácticos en que desaparece el derecho a ser indemnizado por ese hecho.*

*No obstante, es importante valorar cada caso concreto, ya que las circunstancias son distintas y si bien habrá casos en los que la culpa puede ser exclusiva de la víctima, en otros casos puede ser compartida.*

*Requisitos de la culpa exclusiva de la víctima como causa de exoneración*

- 1) Se requiere que el comportamiento que ha provocado el accidente sea única y exclusivamente imputable a la víctima, y no a otro usuario también involucrado, a condiciones meteorológicas, etc. Ejemplo: peatón que cruza sin por donde no debe sin prestar atención y es atropellado por un vehículo que circula correctamente.*
- 2) Diligencia debida por el causante del daño. Es necesario que ninguna de las circunstancias acontecidas en el siniestro que ha provocado el daño, pueda ser imputable al conductor por no actuar con la diligencia debida. Retomando el ejemplo anterior, si a la imprudencia por parte del peatón, que cruza sin mirar, se le suma que el conductor del vehículo circulaba a una velocidad superior a la permitida para esa vía, de manera que si hubiese conducido a una velocidad menor hubiese podido esquivar al peatón y por ende, impedir el accidente, no se le exoneraría a este de responsabilidad por el daño causado.*

*Si hubiese concurrencia de culpas, la víctima no va a obtener toda la indemnización que le correspondería si no hubiese mediado su culpa o responsabilidad. Un ejemplo de esta circunstancia es que es el caso de un accidente sufrido por dos vehículos. Uno de ellos es el causante del mismo y provoca lesiones graves en el ocupante del otro vehículo. Sin embargo, se determina que dicho ocupante, en el momento del siniestro no tenía abrochado el cinturón de seguridad, de manera que las lesiones sufridas son aún mayores por esta circunstancia imputable solo a él. Es en este tipo de circunstancia cuando las compañías aseguradoras intentan evitar gran parte de los importes de las indemnizaciones, ya que achacan a que la responsabilidad es compartida por los implicados en el siniestro.*

<sup>1219</sup> *La definición de “conductor habitual” figura en el Anexo I de esta Ley, en su apartado 2. Por su parte, la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), la cual tiene por objeto regular los términos en los que el titular de un vehículo o, en su caso, el arrendatario a largo plazo, podrá comunicar al Registro de Vehículos de la DGT el conductor habitual. Asimismo, tiene por objeto establecer los términos en los que los titulares de los vehículos en régimen de arrendamiento a largo plazo deberán comunicar los datos del arrendatario al citado registro.*

*Para proceder a la inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehículos, la persona física que haya sido designada deberá haber consentido de modo fehaciente.*

<sup>1220</sup> *Debemos tener en cuenta que un menor puede ser titular de un vehículo y en el RGV existe un campo, en este caso, para anotar la tutela. Será responsable solidario el tutor, en su caso, a los efectos del art. 82 del TRLTSV.*

**a) Facilitar a la Administración la identificación<sup>1221</sup> del conductor del vehículo en el momento<sup>1222</sup> de cometerse una infracción<sup>1223</sup>. Los datos facilitados<sup>1224</sup> deben incluir**

<sup>1221</sup> La publicación [sevilladirecto.com](http://sevilladirecto.com) se hace eco en su edición digital del 03.01.2013 del caso de un varón de 30 años que identificó a su hermano como conductor sin el conocimiento de aquel y por lo tanto sin su consentimiento. La infracción le supuso al afectado 500 € de multa y la pérdida de 4 puntos, pero pudo demostrar que no podía ser el conductor ya que se encontraba en otro lugar por lo que la Guardia Civil detuvo a su hermano, titular del vehículo, imputándolo como presunto autor de un supuesto delito de usurpación de estado civil al usar una identidad falsa, otro de falsedad documental en la denuncia de tráfico y un tercero contra la seguridad vial por conducción de vehículo a motor careciendo del permiso de conducción, al estar privado de ese derecho por sentencia judicial.

La publicación [www.autopista.es](http://www.autopista.es), informa el 24.09.2019 que un conductor fue condenado a una multa de 800 euros y a 6 meses de prisión condicionados a no delinquir en 2 años, por dar los datos de otra persona para no pagar una multa de velocidad. Fue acusado de un delito de falsedad documental y de estafa en grado de tentativa ya que la persona que había puesto como conductor desconocía que le habían hecho figurar como conductor y además, una vez descubierto, no quiso facilitar la identidad real del conductor, que resultó ser él.

Seguidamente se expone un comentario de "Pitutis" en la página web Infopolicial:

[Cuando el conductor u otro implicado en una infracción le facilite al agente datos falsos o inexactos durante el proceso de identificación, pretendiendo engañarlo, comete una infracción al artículo 36.6 de la LO 4/2015: "...la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación".

Asimismo, el artículo 16.2 establece: "Cuando no fuera posible la identificación por cualquier medio, incluida la vía telemática o telefónica, o si la persona se negase a identificarse, los agentes, para:

- impedir la comisión de un delito
- o al objeto de sancionar una infracción (se entiende que puede ser tanto de tipo penal como administrativo, una vez que ya la ha cometido), podrán requerir a quienes no pudieran ser identificados a que les acompañen a las dependencias policiales más próximas en las que se disponga de los medios adecuados para la práctica de esta diligencia ..."

En el caso de que el sujeto vaya a ser trasladado a efectos de identificación y este se niega estaríamos ante un delito de desobediencia grave del artículo 556 del CP. Si este al final acepta el traslado, pueden ocurrir dos cosas:

1. Que colabore y facilite sus datos, se levantaría acta por infracción del artículo 36.6 de la LO 4/2015, por la negativa a identificarse en vía pública.

2. Si sigue negándose o no colabora en facilitar los datos.

Conforme al artículo 16.4 "en los casos de resistencia o negativa a identificarse o a colaborar en las comprobaciones o prácticas de identificación, se estará a lo dispuesto en el CP, en la LECrim y, en su caso, en esta Ley." Por lo tanto, habría que proceder a su detención por un delito de desobediencia grave del artículo 556 del CP].

<sup>1222</sup> Si el titular no es requerido para que identifique al conductor "en el momento" (equivalente a "en el instante") en que se comete la infracción, esta redacción parece dar a entender que ya no está obligado a identificarlo con posterioridad, con lo cual el titular del vehículo queda protegido de la obligación de identificar al conductor ya que la mayoría de las veces, al no parar el vehículo "en el momento" de la infracción se va a enterar "a posteriori" de que se ha sancionado al conductor de su vehículo.

Para evitar este tipo de lectura, hubiera bastado con decir "debe facilitar la identidad de la persona que conducía el vehículo cuando se cometió la infracción".

<sup>1223</sup> No existe infracción del principio de presunción de inocencia, porque el incumplimiento del deber de identificar al conductor no convierte al titular del vehículo en culpable de la infracción cometida con éste, sino que pasa a ser una infracción distinta, aunque muy grave.

El TC en Sentencia 154/1994, de 23 de mayo, fundamento jurídico 3, consideró que el propietario de un vehículo en razón del conjunto de derechos y obligaciones dimanantes de sus facultades dominicales y esencialmente debido al riesgo potencial que la utilización de un automóvil entraña para la vida, salud e integridad de las personas, debe conocer en todo momento quien lo conduce. En caso contrario, esa falta de control sobre los bienes propios constituye un supuesto claro de culpa por falta de cuidado o de vigilancia, cuya concurrencia posibilita de modo indubitado la traslación de la responsabilidad, que no podrá ser calificada en consecuencia de indebida ni de objetiva.

El TC en su sentencia 197/1995, de 21 de diciembre, Fundamento jurídico 8, no considera excesiva ni desproporcionada la obligación del titular del vehículo de informar a la Administración de quién conducía el vehículo cuando se produjo una supuesta infracción de tráfico, en el caso de que no hubiera sido posible su identificación en el acto de formularse la denuncia. Añade además que, sin la colaboración en tales casos del titular del vehículo, la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial resultaría notablemente dificultada.

<sup>1224</sup> En caso de que se identifique a otro conductor, la denuncia a nombre del titular del vehículo quedará anulada y se remitirá la notificación de la misma al conductor responsable de la infracción, excepto que se trate de una infracción imputable al titular del vehículo como, por ejemplo, circular con un vehículo que “incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial”.

El que identifique a otro conductor falsamente, es decir, con dolo, será imputado por un delito de usurpación del estado civil, contemplado en el art. 401 del Código Penal. El Tribunal Supremo en Sentencia de 23 de mayo de 1986 recalcó que “usurpar el estado civil (en este contexto, significa personalidad o identidad) de una persona es fingirse ella misma para usar de sus derechos, es suplantar su filiación, su paternidad, sus derechos conyugales, es la falsedad, aplicada a la persona y con el ánimo de sustituirse por otra real y verdadera”, añadiendo que “no es bastante, para la existencia del delito, con arrogarse una personalidad ajena, asumiendo el nombre de otro para un acto concreto; es condición precisa que, la suplantación se lleve a cabo para usar de los derechos y acciones de la personalidad sustituida. Constituye, pues, exigencia de este delito un elemento subjetivo del injusto el propósito de ejercitar derechos y acciones de la persona suplantada”. Aunque llegan con frecuencia supuestos de este tipo a los tribunales, los investigados (imputados) suelen terminar absueltos por la no concurrencia de alguno de los requisitos necesarios para la apreciación de este delito.

Se ha dado el caso de que una persona le presta el vehículo a otra, esta última comete una infracción y el titular del vehículo lo identifica, de buena fe, como conductor, pero mientras tanto se deterioró la relación de amistad o familiar entre esas personas con lo que el auténtico conductor afirma no serlo. En ese caso el titular del vehículo muchas veces se ve obligado a hacerse cargo de la multa ya que la ley considera que no ha identificado verazmente al conductor. Si no cuenta con testigos o pruebas a su favor se verá obligado a pagar la sanción prevista por no identificar al conductor, aunque lo haya hecho correctamente, que actualmente puede alcanzar hasta 1500 €, sin posibilidad de descuento.

Esto significa que el cumplimiento del deber de identificación veraz no depende ya del propio obligado, sino de la voluntad de un tercero, en este caso, del conductor identificado, al que le basta negar su participación en los hechos denunciados para muchas veces convertir al titular del vehículo en autor de la infracción del deber de identificación, salvo prueba en contrario.

Lo anterior está avalado por la Sentencia 29/2014, de 24 de febrero, del Tribunal Constitucional (BOE núm. 73, de 25 de marzo – Suplemento TC), que desestimó el recurso de amparo del propietario de un vehículo que había sido sancionado por identificar a una persona que negó conducir el vehículo en el momento de la infracción. Sucesivas instancias judiciales ratificaron que el titular del vehículo no había identificado correctamente a quien conducía el vehículo.

Estas situaciones se han ido matizando posteriormente. Así la mera negación, por sí sola, no es prueba bastante, a los efectos de destruir la presunción de inocencia consagrada en el art. 24.2 CE. Puede constituir un indicio relevante, cuando tal negativa esté revestida de mayor credibilidad que la identificación realizada y así se explicita por la Administración, posibilitando entonces que el procedimiento sancionador se dirija contra el propietario.

Por tanto, negados los hechos por el conductor, se debe valorar la mayor credibilidad de esta oposición frente a las explicaciones y justificaciones del titular tendentes a comprobar la verosimilitud de aquella identificación (STC 117/2016, de 20 de junio).

Además, debemos tener presente el Artículo 392 del Código Penal que sanciona la falsedad documental de un particular. El conductor identificado que niega serlo podría denunciar a aquel que lo identificó ya que queda constancia por escrito de esa identificación.

Otra posibilidad de denuncia en caso de que el conductor facilite datos falsos o inexactos durante el proceso de identificación, es hacerlo por el artículo 36.6) de la LO 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana que califica como infracción grave “la negativa a identificarse a requerimiento de la autoridad o de sus agentes o la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación”.

En el caso de la negativa a identificarse, es necesario que no exista causa justificada y antes de recurrir al traslado a efectos de identificación se debe tratar de conseguir la identificación por otros medios que proporcionen certeza al agente.

Si se resiste a identificarse, por ejemplo, negándose a acompañar al agente al cuartel o a la comisaría se le puede denunciar por el delito de desobediencia grave del artículo 556 del Código Penal.

el número<sup>1225</sup> del permiso o licencia de conducción que **permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores<sup>1226</sup> del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.**

**Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores<sup>1227</sup>, el titular deberá disponer de copia<sup>1228</sup> de la autorización administrativa<sup>1229</sup> que le habilite a conducir en España y facilitarla<sup>1230</sup> a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.**

**b) Impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente<sup>1231</sup>.**

<sup>1225</sup> Ahora un conductor si facilita, por ejemplo, el vehículo a un amigo, a un empleado, a un aparcacoches o lo deja en un taller de reparación debería anotar el permiso de conducción de la persona que lo va a conducir o que lo puede conducir ya que tiene la obligación de facilitar el número de permiso si se comete una infracción con su vehículo, lo que socialmente resulta bastante complicado de llevar a cabo.

<sup>1226</sup> En el caso de identificar al conductor sin aportar copia del permiso de conducir, es dudoso, que se pueda aplicar el triple de la infracción de origen ya que lo que tendría que sancionarse es no aportar esa copia.

<sup>1227</sup> En esta ocasión hubiera bastado poner "aquel registro" en lugar de volver a repetir: "Registro de Conductores e infractores". Por otra parte, dado que este registro se nombra tanto, sería interesante que se pudiese abreviar diciendo: "RECI", "RECOIN" o similar.

<sup>1228</sup> Es decir, no se puede identificar a un extranjero como conductor del vehículo si no se aporta copia de su permiso de conducción y éste debe ser válido para conducir en España. La redacción de este párrafo exige únicamente la copia sin obligación de que sea auténtica o esté cotejada y tampoco exige que se acompañe copia del DNI o Pasaporte, aunque al final del escrito de notificación figura una casilla para que se anote el número. Llama la atención que, a la hora de identificar al conductor, el titular del vehículo lo tenga que hacer por: 1) Internet, 2) por fax y 3) por correo postal y no ofrezca la posibilidad de presentar esa identificación a través de un registro de salida oficial.

También llama la atención que no indique que, en el caso de que en la autorización no figure la dirección postal del infractor, deba aportarse. Tampoco figura en el escrito de denuncia, pero debe comunicarse la dirección postal del conductor extranjero para enviarle la notificación a su país. Si siguiese estando en España se podría enviar al ESTRADA una dirección de nuestro país porque lo importante es que quede constancia de la notificación. En la notificación al extranjero habría que respetar las normas de aquel país, es decir, si no existiese obligación en aquel país, en el caso de nadie se haga cargo de la notificación, de repetir el intento de notificación en los tres días siguientes, a hora distinta, no se haría.

A pesar de que este artículo no exige que la copia del permiso extranjero esté cotejada o sea auténtica, la DGT en los escritos que está remitiendo desde el Centro de denuncias automatizadas de León si que requiere que reúna una de esas características y cita este artículo de la Ley. Aquí se observa una extralimitación del funcionario firmante ya que amplía de "motu proprio" las exigencias que figuran en la Ley.

<sup>1229</sup> Se trata de evitar que se diga que el vehículo lo conducía una persona inexistente o que ni siquiera tiene el permiso de conducir.

<sup>1230</sup> Llama la atención que el conductor antes de permitirle conducir un vehículo a un conductor no inscrito tenga que exigirle una copia de su permiso de conducción por si la necesitase aportar en caso de que dicho conductor cometa una infracción. Se echa de menos que no exija que la copia sea auténtica o esté debidamente compulsada. La sentencia 62/2014 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 1 de Ferrol estimó que la identificación veraz del conductor no puede equipararse a la obligación de disponer de una copia de la autorización administrativa para conducir puesto que esta no se encuentra prevista expresamente como hecho constitutivo de infracción administrativa. La Administración debe realizar cierta labor de comprobación y no puede hacer presunciones de falsedad sin más.

<sup>1231</sup> No se puede alegar que, por ejemplo, un hijo o una sobrina cogieron el coche sin autorización ya que el titular está obligado a poner a buen recaudo las llaves del vehículo. No sería de aplicación si el conductor tuvo permiso, pero está en pérdida de vigencia o lo tiene caducado, aunque esta circunstancia la conozca el titular.

Llama la atención que a un conductor que permite que maneje el coche una persona que carece de permiso de conducción no se le sancione administrativamente si no es el titular del vehículo. Por eso si el titular autoriza a

**2. El titular del vehículo puede comunicar al Registro de Vehículos<sup>1232</sup> del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del conductor habitual del mismo<sup>1233</sup>. En este supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual.**

**3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo<sup>1234</sup> en el supuesto de que haya constancia de éste<sup>1235</sup> en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.**

**4. El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo<sup>1236</sup> debe comunicar al Registro de Vehículos<sup>1237</sup> del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del arrendatario.**

### **Artículo 11.bis. Obligaciones del titular de un sistema de conducción automatizado<sup>1238</sup>**

**El titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo<sup>1239</sup> deberá comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico las capacidades o**

---

*una persona a conducir y esa persona autoriza a otra que carece de permiso o licencia no se entiende que se sancione al titular.*

*También el término “correspondiente” puede dar lugar a equívocos ya que no sabemos si se refiere a un permiso en general o al que corresponde al tipo de vehículo que conduce.*

<sup>1232</sup> Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos. La Orden exige que la persona que figure como conductor habitual dé su consentimiento de forma fehaciente.

*El titular no se pone en contacto con el Registro de Conductores e Infractores tal como señala la Ley. En la práctica, el titular del vehículo acude con su DNI original a la Jefatura Provincial de Tráfico y comunica, sin pagar tasa, los siguientes datos del conductor habitual en un impreso de “Cuestiones varias”: nombre y apellidos, NIF o NIE, domicilio o DEV, hora y fecha del efecto de alta.*

*El consentimiento fehaciente se demuestra firmando un impreso que figura en el Anexo de la Orden.*

<sup>1233</sup> Son muchas las ocasiones en que el titular del vehículo no hace uso de él, y si en cambio una de las personas de su entorno (familiar, trabajador de la empresa, etc.) En estas circunstancias, la Ley permite ahora al titular del vehículo (o al arrendatario a largo plazo) incluir en el Registro de Vehículos (no en el de Conductores e Infractores) al conductor que suele hacer uso del mismo. Desde el momento de su inclusión en el Registro, las Administraciones se dirigirán directamente contra el conductor habitual, evitando de este modo un eslabón en la cadena de identificaciones y comunicaciones, acudiendo directamente a quien es usuario habitual del vehículo. En caso de que no hubiese sido designado ninguno, el responsable de las infracciones cometidas será el titular, salvo que indique que conducía otra persona. Esto permite a los titulares y arrendadores a largo plazo desentenderse de las sanciones en caso de que quien conduzca habitualmente sea otra persona.

<sup>1234</sup> La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, (BOE núm. 304, de 15 de diciembre) indica en su artículo 1 que “se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing”.

<sup>1235</sup> Orden INT/3215/2010, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos.

<sup>1236</sup> Este régimen de arrendamiento se conoce también con el nombre de “renting” y debiera definirse como arrendamiento a mediano y largo plazo

<sup>1237</sup> Orden INT/3215/2010, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos.

<sup>1238</sup> Artículo añadido por la Ley 18/2021 y entra en vigor el 21.03.2022.

*Comunicación al registro de vehículos de las capacidades o funcionalidad del sistema de conducción automatizada.*

<sup>1239</sup> Sorprende la redacción, ya que da a entender que puede haber un titular del sistema de conducción automatizado de un vehículo, distinto del propio titular del vehículo. Debiera aclararse reglamentariamente, así

funcionalidades del sistema de conducción automatizada, así como su dominio de diseño operativo, en el momento de la matriculación, y con posterioridad, siempre que se produzca cualquier actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo.

## Artículo 12. Obras y actividades<sup>1240</sup> prohibidas

**1. La realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores<sup>1241</sup>, mobiliario urbano o cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta ley necesita autorización previa del titular de las mismas y se rige por lo dispuesto en la normativa de carreteras<sup>1242</sup>, y en las normas municipales<sup>1243</sup>. Las mismas prescripciones son aplicables a la interrupción de las obras, en razón de las circunstancias o características especiales del tráfico que puede llevarse a efecto a petición del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.**

Asimismo, **la realización de obras<sup>1244</sup> en las vías debe ser comunicada con anterioridad a su inicio<sup>1245</sup> al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico<sup>1246</sup> o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable<sup>1247</sup> que, sin perjuicio de las facultades del órgano competente para la ejecución de las obras, dictará las instrucciones**

*como se debe proceder a la comunicación de las capacidades o funcionalidades del sistema y también como se puede demostrar el dominio de “diseño operativo” y como se mantiene ese dominio cuando se produce una actualización del sistema. Es curioso que diga “actualización del sistema a lo largo de la vida útil del vehículo” y no “a lo largo de la vida útil del sistema”.*

<sup>1240</sup> El art. 33 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) establece que no se pueden ofrecer bienes o servicios de ningún tipo en las vías. En España no está expresamente prohibida esta actividad, ni en este artículo de la Ley ni en el art. 4 del RGCir en el que se prohíben realizar actuaciones como rodajes, encuestas o ensayos, aunque sea con carácter provisional o temporal, que pueda entorpecer la circulación. Su posible prohibición queda en manos de una ordenanza municipal.

<sup>1241</sup> La Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados, establece, por un lado, las competencias de los Entes locales en materia de residuos en su artículo 12.5, concretando así lo dispuesto en los artículos 25.2 y 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local; y, por otro, en su Disposición Transitoria Segunda, la obligación de las Entidades locales de aprobar ordenanzas que se adapten a dicha ley. En la ordenanza, de la que existe un modelo marco editado por la Federación Española de Municipios y Provincias se exige licencia municipal, un período máximo de tiempo de utilización de la vía pública y el pago de una tasa.

<sup>1242</sup> Art. 41 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras y art. 110.2a) 110.3a) o 110.4a) del Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, bajo el concepto de “Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de explanación y la línea límite de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas”.

No parece muy adecuado que ni el TRLTSV ni el RGCir mencionen la palabra “árboles” en todo su articulado. El art. 94 del Reglamento General de Carreteras señala: “a) Plantaciones de arbolado. Sólo se podrán autorizar en zonas de servidumbre y afección, siempre que no perjudiquen a la visibilidad en la carretera, ni a la seguridad de la circulación vial” y los árboles entrarían dentro del concepto de “cualquier elemento” que figura en este apartado del artículo que estamos examinando.

<sup>1243</sup> Las normas municipales son la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local y la Ordenanza Municipal de Tráfico.

<sup>1244</sup> La realización de obras, se encuentran reguladas por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 55, de 4 de marzo).

<sup>1245</sup> Debiera indicar un plazo o señalar que se establecería reglamentariamente.

<sup>1246</sup> Esta obligación figura en el art. 139.3 RGCir y el propósito de la misma es publicar de forma regular calendarios actualizados de restricciones a la circulación.

<sup>1247</sup> En lugar de “responsable” hubiera quedado mejor la palabra “competente”. La comunicación se hace, por parte del ejecutor de la obra, a la Jefatura Provincial de Tráfico con una antelación mínima de 24 horas siempre que sean obras de mantenimiento programadas, por ejemplo, dentro de un plan anual. Cuando se trata de obras no previstas se solicita autorización a la Jefatura y cuando las obras tienen lugar en fin de semana o festivo, se consideran excepcionales y se tienen que comunicar y solicitar autorización a los Servicios Centrales de la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico. Aquí falta la frase “en los plazos establecidos reglamentariamente”.

que resulten procedentes en relación a la regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, teniendo en cuenta el calendario de restricciones a la circulación<sup>1248</sup> y las que se deriven de otras autorizaciones a la misma.

**Las infracciones a lo dispuesto en este apartado, así como la realización de obras en la carretera sin señalización o sin que ésta se atenga a la reglamentación técnica sobre el particular<sup>1249</sup>, se sancionarán en la forma prevista en la [normativa de carreteras](#)<sup>1250</sup>, sin perjuicio de la normativa municipal sancionadora.**

## **2. Se prohíbe arrojar, depositar<sup>1251</sup> o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos**

<sup>1248</sup> El BOE núm. 26, de 30 de enero de 2021 publicó la Resolución de 25 de enero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2021. Al ser competentes en materia de tráfico, tanto la Comunidad Autónoma del País Vasco como la de Cataluña establecen medidas especiales en su ámbito territorial:

Así se publicó la Resolución de 24 de enero de 2019, de la Dirección de Tráfico, del Departamento de Seguridad, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2019 en la Comunidad Autónoma del País Vasco (BOPV núm. 24, de 04/02/2019 y BOE núm. 31, de 05/02/2019).

El Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña publicó la resolución INT/383/2020, de 13 de febrero, por la cual se establecen las restricciones a la circulación durante el año 2020 (modificada dos veces) Esta resolución se prorroga automáticamente hasta la entrada en vigor de la siguiente. El diario digital "Noticias de Navarra" informa en su edición del 30.09.2015 que el TSJN ha resuelto a favor del Estado precisando, después de un análisis histórico en torno a las competencias de tráfico de Navarra, que el Gobierno de Navarra no puede establecer limitaciones o restricciones a la circulación de vehículos ni prohibir circular por vías de la Comunidad Foral, ya que esas competencias exceden de la función de vigilancia y control de las carreteras que tiene atribuida la Policía Foral. Así lo afirma la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJN en las dos sentencias que delimitan las atribuciones del Estado y Navarra en materia de Tráfico contra las que no cabe recurso.

Sin embargo, a lo largo de 2020 está previsto que pasen las competencias en materia de tráfico a la Comunidad de Navarra.

Además, existen restricciones en lugares puntuales.

Finalmente indicar que para que los transportistas españoles puedan desenvolverse en la maraña de restricciones existentes en Europa, la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CEMT) publica cada año las restricciones a la circulación en Europa incluyendo a países no comunitarios.

<sup>1249</sup> Instrucción 8.3-IC. Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Orden de 31 de agosto de 1987), Manual de ejemplos de señalización de obras fijas (1997) y Señalización móvil de obras (Circular de Fomento de 1997)

<sup>1250</sup> Artículos 41 al 45 de la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras y artículo 110 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Según el art. 42 (Potestad Sancionadora): "Las infracciones y sanciones a que se refieren los artículos 41 y 43 se aplicarán mediante un procedimiento sometido al principio de contradicción, interdicción de la indefensión y publicidad. En defecto de una regulación específica dicho procedimiento se tramitará de conformidad con la normativa vigente sobre el ejercicio de la potestad sancionadora".

La normativa de carreteras hay que completarla con la regulación autonómica en esa materia en el ámbito de sus competencias.

El 18 de setiembre de 1987 se publicó en el BOE la O.M. de 31.08.1987, por la que se aprobó la Norma de Carreteras 8.3.-IC, "Señalización de Obras". Esta norma desarrolla las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión, para efectuar la señalización de las obras que se ejecuten en las carreteras y que de alguna forma dificulten la libre circulación de vehículos por ellas, incluyendo un catálogo de los elementos de señalización, balizamiento y defensa, que se podrán emplear en la citada señalización de las obras. Esta norma, en su desarrollo diferencia, fundamentalmente, tres conceptos básicos: a) el tipo de carretera, b) los distintos grados de ocupación de la misma y la duración de la obra, estudiando los diferentes casos que se pueden producir combinando los dos primeros conceptos citados y matizando que las obras deben ser fijas, por lo que la señalización de obras móviles no está contemplada en la citada norma.

Se complementa con las adaptaciones de esta norma contenidas en la "Señalización móvil de obras", una monografía publicada por el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), en 1997.

<sup>1251</sup> Vemos que no se puede colocar, por ejemplo, una caja en la calle en una plaza de estacionamiento para evitar que alguien estacione en ella, o colocarse en ella a la espera de que la ocupe alguien conocido o por alguien que

**peligrosos<sup>1252</sup> o deteriorar aquella o sus instalaciones<sup>1253</sup>, o producir en la misma o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar<sup>1254</sup>.**

---

*fue a dar una vuelta a la manzana para estacionar en ese sitio. En esos casos se aplica la regla: “el primero que llega es el primero que la ocupa”. Véase el artículo 4.2 del RGCir.*

*Se da el caso de personas que tienen la vivienda con acceso a la calle y estacionan por ejemplo una motocicleta en una plaza de estacionamiento y cuando llegan, meten la motocicleta en casa y estacionan el turismo en el que han llegado. En ese caso no está establecida ninguna infracción, aunque nada impediría que se pudiese prohibir ese comportamiento.*

*No sólo se trata de infracciones al TRLTSV sino también al Código Penal. Según publica la Voz de Galicia en su edición de 10.10.2017, la Audiencia Provincial de A Coruña confirmó la sentencia por la que se condena a una mujer a una multa de 366 euros por un delito de lesiones o, en caso de impago, quince días de privación de libertad, por haber tratado de impedir que otra conductora aparcara el 09 de agosto de 2016 en una plaza de estacionamiento, en una vía pública de Santiago de Compostela, llegando incluso a morderla, con el pretexto de que su marido estaba dando una vuelta a la manzana y ella le estaba guardando el sitio. Fue además condenada al pago de las costas del procedimiento.*

*El Reglamento alemán de circulación lo aclara mucho mejor que el español. El art. 12.5 StVO indica que tiene prioridad el que llega primero a la altura de una plaza libre de aparcamiento, que esa prioridad se mantiene si adelanta un poco el vehículo para dar marcha atrás o si tiene que hacer alguna maniobra complementaria para estacionar y también si se encuentra dentro del vehículo a la espera de que una persona esté a punto de dejar libre una plaza de estacionamiento.*

<sup>1252</sup> *Sería mejor que dijese “que puedan entorpecer o convertir en peligrosa la circulación ...”*

<sup>1253</sup> *Esta norma se aplica, entre otros motivos, cuando se lava o repara un vehículo en la vía pública ya que los productos utilizados pueden afectar a la circulación de otros vehículos y a la propia calzada. Normalmente este precepto está detallado en la ordenanza municipal de tráfico.*

*El “Codice della Strada” italiano, en su art. 15, también detalla que no se puede ensuciar la carretera o depositar basura o desechos en ella, tanto estando detenido el vehículo como en movimiento. Uno de estos casos es vaciar el cenicero aprovechando un atasco.*

<sup>1254</sup> *Debiera haberse incluido la obligación de que el conductor del vehículo identificase al autor del hecho ya que puede ocurrir que se arroje un objeto a la carretera y no se aprecie bien quien fue el autor.*

**3. Quien haya creado<sup>1255</sup> sobre la vía algún obstáculo<sup>1256</sup> o peligro<sup>1257</sup>, debe hacerlo desaparecer<sup>1258</sup> lo antes posible<sup>1259</sup>, adoptando entretanto las medidas necesarias para**

---

<sup>1255</sup> No existe una definición de lo que significa “obstáculo” a efectos de la seguridad vial. La creación del obstáculo o peligro tiene que ser involuntaria, por ejemplo, una fuga de combustible sobre la calzada. Si la creación fuera voluntaria se aplicaría el Código Penal donde dentro de los delitos contra la seguridad vial el artículo 385 se ocupa de la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles. Los medios de comunicación, por ejemplo “el país” comenta en su edición de 08 de agosto de 2015 que el 25 de julio de ese año, falleció un ciclista en Cantabria por un cable atravesado en un sendero balizado para ciclistas. El diario digital “www.elspañol.com”, de fecha 27.05.2019, comenta que se han colocado en Mieres (Asturias) alambres de espino a la altura del cuello de los ciclistas, en caminos y pistas forestales frecuentados por aquellos con ánimo de causarles daños.

Sería interesante saber si atropellar a una especie cinegética es “crear un obstáculo o peligro”.

El art. 5 RGCir, señala: “2. No se considerarán obstáculos en la calzada los resaltos en los pasos para peatones y bandas transversales, siempre que cumplan la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Fomento y se garantice la seguridad vial de los usuarios y, en particular, de los ciclistas”.

En la próxima reforma debiera añadirse en el RGCir “... y otros elementos de ralentización del tráfico”.

<sup>1256</sup> No está muy bien redactado. Debemos recordar que existe la señal V-2 (obstáculo en la vía) y no tiene sentido que, por ejemplo, haya que hacer desaparecer a un tractor, que no supera los 40 km/h, lo antes posible.

<sup>1257</sup> Este apartado parece referirse a obstáculos o peligros creados recientemente, pero existen otros que se van creando a lo largo del tiempo. La Voz de Galicia en su edición digital del 25.01.2017 informa que la Consellería de Infraestructuras de la Xunta de Galicia ha expedientado a una empresa hormigonera por una costra de hormigón que sobresale en la vía. La compañía ha alegado que, al girar en sus instalaciones, los camiones, a veces, pierden hormigón, lo que genera esos desniveles en la carretera. Con lo que, de acuerdo con este artículo, tendría que haber actuado retirando lo caído cada vez que se perdiese algo de la carga, para evitar situaciones de riesgo.

También destaca que otra empresa contratada por la Xunta pintó la carretera (que es de titularidad autonómica) y, a pesar de percibir el resalto, pintó por encima y no informó a la Consellería del peligro que suponía ese tramo. Por ello sería importante que las empresas contratistas de obras estuviesen obligadas a informar de los tramos en que observen la existencia de obstáculos en la vía. Llama la atención que el periódico no refleje la posible existencia de una denuncia contra la empresa por infracción a la seguridad vial.

También se podrían crear obstáculos a largo plazo como son los árboles de una finca particular cuyas ramas se introduzcan en una carretera. El art. 4 de la Ley Federal de Circulación Vial suiza, tiene una redacción muy parecida a este apartado ya que prohíbe crear obstáculos a la circulación si no es por motivos imperiosos, obliga a señalizarlos de modo suficiente y a eliminarlos lo antes posible. Pero en Suiza no sólo cuentan con normas sobre el gálibo de los vehículos sino también de los espacios geométricos que deben quedar libres de obstáculos como es el caso de los producidos por la vegetación.

<sup>1258</sup> Debería decir “retirarlo (el obstáculo) o hacerlo desaparecer (el peligro)” ya que muchas veces el obstáculo no se puede conseguir que desaparezca ya que va a seguir existiendo, aunque se coloque fuera de la vía.

<sup>1259</sup> Sería interesante añadir en el artículo que, si un conductor encuentra un obstáculo inesperadamente en la vía, por despiste de otro conductor al que se le cayó, un desprendimiento, un animal herido o muerto, etc., debiera, en la medida de lo posible y sin ponerse en una situación de riesgo, informar al 112 y a los demás conductores de su presencia.

El contenido de este apartado se repite, en parte, en el art. 51.2) del TRLTSV.

que pueda ser advertido<sup>1260</sup> por los demás usuarios<sup>1261</sup> y para que no se dificulte la circulación<sup>1262</sup>.

4. <sup>1263</sup>**Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones<sup>1264</sup> cualquier objeto<sup>1265</sup> que pueda dar lugar a la producción de incendios<sup>1266</sup>** o, en general, poner en peligro la seguridad vial<sup>1267</sup>.

<sup>1260</sup> La señalización mediante la señal de emergencia del vehículo y los triángulos de preseñalización además de advertir de la situación de peligro debe evitar que los conductores tengan que efectuar maniobras bruscas o inadecuadas. También se puede utilizar la señal V-16 que consta de una luz visible en todas direcciones desde 100 m.

En Suiza es obligatorio tener el triángulo a mano, es decir, no se puede llevar en el maletero.

En Italia se está dando a conocer un triángulo que proyecta luminosamente un holograma en la calzada desde el turismo o la moto. Apenas tiene 7x4,5 cm y se coloca sobre el propio vehículo lo que evita tener que desplazarse por la calzada para colocar el triángulo o triángulos (<https://www.triangolostradale.com>).

<sup>1261</sup> Este artículo se amplía en el 130.3 del RGCir donde habla de calzada en general e indica que la forma más adecuada es utilizar las luces de emergencia y "los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios (V-16 - triángulos) para advertir dicha circunstancia, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo". Por ello, los triángulos se deben utilizar tanto en vías urbanas como interurbanas.

El RGV al definir la señal V-16 indica que significa que el vehículo ha quedado inmovilizado en la calzada o que su cargamento se encuentra caído sobre la misma. Lo que no es muy correcto ya que no tiene que caer "el cargamento" al ser suficiente que caiga parte de él siempre que ocasiones un peligro u obstáculo en la calzada.

<sup>1262</sup> Art. 130 RGCir.

<sup>1263</sup> Art. 161 RGCir.

<sup>1264</sup> El término "inmediaciones" produce inseguridad jurídica. En fecha tan temprana como en 1842, en la Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales establecía con más precisión esta distancia ya que señalaba: "a 30 varas de los márgenes de la carretera", como distancia mínima en el caso de arrojar animales muertos.

<sup>1265</sup> Vemos que no condena que se arroje a una cuneta de la carretera un mueble, por ejemplo, ya que no supondría, en principio, un riesgo para la seguridad vial ya que incluso si un turismo fuese a parar a la cuneta podría darse el caso de que sufriese menos daños al tropezar con ese mueble que si no estuviera allí. Es lamentable que no coincida con lo dispuesto en el art. 41.3.f) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que considera infracción grave "Colocar, verter, desaguar, arrojar o abandonar objetos, vehículos a motor o materiales de cualquier naturaleza en la explanación". En su Anexo I define "explanación" como la "Zona de terreno ocupada por la carretera y sus cunetas y taludes, en la que se ha modificado el terreno original".

<sup>1266</sup> La infracción se refiere a cualquier objeto que pudiese ocasionar un incendio o suponga la causa de un hipotético accidente. El ejemplo más típico es arrojar una colilla encendida. Pero si la colilla estuviese completamente apagada ya no encajaría en esta infracción. El atestado de los agentes de tráfico debe incluir el objeto y el lugar donde se arrojó. Las acciones que pueden dar lugar a riesgo de incendios son una infracción grave que supone además la pérdida de 4 puntos.

El art. 7.4 RGCir no solo contempla el peligro de provocar un incendio sino también considera peligroso el humo que puede ocasionar un hipotético incendio.

El delito de incendio se encuentra regulado en el artículo 351 del Código Penal:

"Los que provocaren un incendio que comporte un peligro para la vida o integridad física de las personas, serán castigados con la pena de prisión de diez a veinte años. Los Jueces o Tribunales podrán imponer la pena inferior en grado atendidas la menor entidad del peligro causado y las demás circunstancias del hecho.

Cuando no concurra tal peligro para la vida o integridad física de las personas, los hechos se castigarán como daños previstos en el artículo 266 de este Código".

<sup>1267</sup> Los medios de comunicación informan, con más frecuencia de lo que sería de desear, de menores o adultos que arrojan piedras u otros objetos a vehículos que pasan debajo de puentes o viaductos. Una sentencia del Tribunal Supremo (STS, 1ª, 27.01.2006) condenó a los padres de un menor, que causó la muerte de un estudiante que viajaba en un autobús, al arrojar una piedra desde la barandilla de un puente a la calzada en la Autopista A-9, por la responsabilidad de estos de vigilar a sus hijos y a la concesionaria de la autopista por no haber fijado en el puente las medidas que hubieran podido paliar y dificultar el riesgo creado. La sentencia no aprecia dolo en la conducta de los menores por su falta de discernimiento para apreciar la gravedad y la consecuencia de sus actos. No es la primera vez que el Tribunal Supremo utiliza este razonamiento para asegurar una indemnización a la víctima condenando a una entidad que ofrece mayores garantías de solvencia. El periódico "Faro de Vigo" de 17.11.2011 publica la condena de un joven a 3 años y 9 meses de prisión por causar heridas graves a un matrimonio que circulaba hacia Vigo por la A-52 al lanzarles una piedra desde un viaducto en febrero de 2009.

---

*El 27.01.2011 un despacho de Europa Press informaba que la Guardia Civil de Ourense había imputado a cuatro individuos un delito contra la seguridad del tráfico por arrojar tornillería y otros objetos punzantes a la vía pública coincidiendo con la jornada de huelga general convocada por el sindicato CIG en Galicia.*

*El día 04 de julio de 2012 era detenido un menor de 13 años en Murcia por arrojar una piedra, desde un puente sobre una autovía, que causó la muerte a un ciudadano francés que iba en el asiento del copiloto. La Ley del Menor considera inimputables penalmente a los menores de 14 años, correspondiendo la responsabilidad civil subsidiaria a los padres. Del menor se hizo cargo la Conserjería de Asuntos Sociales. El 12.03.2015 la Agencia Efe informa que la Audiencia Provincial de Murcia ratificó, rebajando la cuantía de la indemnización, la sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Cartagena y condenó, por no extremar su vigilancia y control, a los padres de los tres menores implicados, a indemnizar con 163.000 € a la viuda y a la hija de la víctima.*

*En su día, la Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1º de octubre de 1914 (Gaceta de Madrid núm. 275, de 2 de octubre) publicó una Circular dictando reglas para evitar agresiones a vehículos y personas que los ocupan, señalando: "2.º En el momento en que el peón caminero vea por sí mismo ó averigüe con certeza que **se hayan arrojado piedras contra cualquier vehículo que circule por la carretera**, presentará la oportuna **denuncia ante el Juzgado municipal** correspondiente, compareciendo como **guarda jurado y agente de la Autoridad**".*

*Es conveniente destacar que es un fenómeno universal. La versión online de la cadena norteamericana "ABC News", en su edición de 16.03.2018 que en una carretera de Pasadena (California) un hombre falleció tras el impacto contra el parabrisas de una piedra de 16 kg arrojada desde un viaducto.*

5. <sup>1268</sup>Se prohíbe la emisión de perturbaciones<sup>1269</sup> electromagnéticas<sup>1270</sup>, ruidos<sup>1271</sup>, gases<sup>1272</sup> y otros contaminantes<sup>1273</sup> en las vías objeto de esta ley, en los términos que reglamentariamente se determine<sup>1274</sup>.

<sup>1268</sup> Este apartado señala que se “prohíbe la emisión en las vías”, con lo que no tendrían que ser necesariamente los automóviles los que produzcan esas emisiones, ya que las perturbaciones electromagnéticas podrían, por ejemplo, provenir de un edificio y el polvo, por ejemplo, de una obra. Por su parte el apartado 7 “prohíbe circular por las vías emitiendo ...” con lo que se referiría en exclusiva a los vehículos de motor.

Llama la atención que el RGV no se ocupa de desarrollar estos apartados y en su art. 11.19 remite a otras normas contenidas en su Anexo I:

Compatibilidad electromagnética (Antiparasitado): RD 2028/86 (complementado hoy en día con el Real Decreto 750/2010).

Emisiones: Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, RD 2028/86 (complementado hoy día con el Real Decreto 750/2010).

Humos: Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera, RD 2028/86 (complementado hoy día con el Real Decreto 750/2010).

Ruidos: RD 2028/86 (complementado hoy día con el Real Decreto 750/2010).

El Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, si reconoce que encuentra su fundamento legal en la Ley de Seguridad Vial 339/1990, de 2 de marzo (sustituída por el TRLTSV), donde se faculta al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar dicha ley.

El Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, que aún sigue vigente y que fue aprobado antes de la Ley de Seguridad Vial 339/1990 (derogada).

<sup>1269</sup> Las perturbaciones electromagnéticas normalmente son involuntarias y a diferencia del ruido o los humos son difíciles de detectar incluso por el que emite esas perturbaciones, por eso debiera decir “se prohíbe interferir electrónicamente los dispositivos de otros vehículos o las señales circunstanciales y de mensajes variables” ya que se ha visto a personas que acceden electrónicamente a los P.M.V. y los manipulan.

<sup>1270</sup> En el art. 115.3 RGCir se sanciona repostar con el motor en marcha o con las luces encendidas. También si no está apagado el teléfono móvil,

La preocupación por las emisiones de los teléfonos móviles la encontramos también en el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, (BOE núm. 183, de 2 de agosto), por el que se aprueba la Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos” y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas.

En su artículo 10.7 establece “En lugar visible se expondrá un cartel anunciador en el que se indique que está prohibido fumar, encender fuego, hablar por teléfono móvil, repostar con las luces encendidas o con el motor del vehículo en marcha”.

La Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 (versión consolidada de 11/09/2018), sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (refundición) en su artículo 3, punto 5 define “perturbación electromagnética” como “cualquier fenómeno electromagnético que pueda crear problemas de funcionamiento a un equipo. Una perturbación electromagnética puede consistir en un ruido electromagnético, una señal no deseada o una modificación del propio medio de propagación”.

El artículo 115 RGCir, indica: “3. Para cargar combustible en el depósito de un vehículo, éste debe hallarse con el motor parado. **Los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados** (serían ellos los responsables de la infracción) de estos últimos no podrán facilitar los combustibles para su carga si no está parado el motor y apagadas las luces de los vehículos, los sistemas eléctricos como la radio y los dispositivos emisores de radiación electromagnética como los teléfonos móviles.

4. En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo deberá cumplir los mismos requisitos establecidos en el apartado anterior” (aquí el responsable es el conductor o la persona que lo acompañe y que cargue el combustible).

Vemos que el RGCir no sólo sanciona al conductor que tiene el motor encendido mientras carga sino también a los dueños y empleados de las gasolineras si éstos lo permiten. Además, tiene que apagarse la radio, el navegador y los teléfonos móviles, lo que en la práctica casi nunca se lleva a cabo y nunca se ve al empleado de una gasolinera preguntándole al cliente si tiene el móvil apagado. Nadie parece darle importancia a esto, ya que la

---

Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, de 13.05.2021, ni siquiera incluye como infracción no apagar estos aparatos mientras se carga combustible.

Da a entender que los pasajeros tampoco pueden quedarse en el vehículo o fuera de él, en la zona de distribución de combustible, hablando por teléfono, pero debía indicarlo con claridad.

No tiene en cuenta a otros usuarios, como, por ejemplo, a un viandante que va a comprar un periódico o un refresco a la estación de servicio y pasa por la zona de suministro hablando por el móvil o fumando. Tampoco indica expresamente que está prohibido fumar mientras se carga combustible.

Un teléfono móvil emite una energía por debajo de  $1 \text{ w/cm}^2$ , y es prácticamente imposible que pueda ser una fuente de ignición debido a su baja potencia y a su bajo voltaje. De hecho, se cuestionan todas las pruebas que indican que el uso de un móvil provoca incendios en gasolineras. Sólo un defecto en la batería podría provocar el tipo de chispa necesaria para provocar una deflagración y eso es un tema muy controlado hoy en día por los fabricantes y no olvidemos que los vehículos tienen baterías.

El programa televisivo de Discovery Channel dedicado a desmontar mitos y leyendas urbanas, demostró que un teléfono móvil no puede provocar un incendio en una estación de servicio, ya que no produce chispas. Véase el siguiente video en inglés: <https://www.youtube.com/watch?v=VjrkwxMhc4s>.

El auténtico riesgo de incendio, y por eso se debe apagar el motor del vehículo, está relacionado con la carga estática que produce la fricción del vehículo con el aire y entre las ropas del conductor o pasajero y el tapizado de los asientos al entrar y salir del automóvil. Si al salir tenemos electricidad estática en nuestro cuerpo y abrimos la boca del depósito y tocamos la superficie metálica, se podría producir una chispa que inflamase los gases que salen del depósito. También al coger la pistola de la manguera, los vapores que salen del depósito y el aire que entra, junto con una chispa provocada por la electricidad estática acumulada en la vestimenta puede provocar un incendio. En las cámaras de seguridad que tienen instaladas muchas gasolineras se ha podido comprobar que las personas jóvenes (estadísticamente las mujeres jóvenes salen y entran más veces que los varones) son más propensas a este tipo de accidente ya que suelen salir del vehículo sin tocar la carrocería (las personas mayores se apoyan para salir) con lo que no descargan la electricidad estática y van directamente a coger la pistola de la manguera. Lo más recomendable es tocar el marco metálico de la puerta antes de poner un pie en el suelo o colocarle una cinta anti energía estática que va desde la parte metálica inferior de la carrocería hasta tocar levemente el suelo.

Existe también la posibilidad de que caiga el móvil y provoque una chispa que a su vez ocasione un incendio, pero es muy improbable.

Tampoco se han comprobado interferencias electrónicas con los surtidores. El teléfono móvil en una gasolinera puede ser peligroso por el factor distracción que ejerce sobre sus usuarios ya que puede favorecer atropellos o colisiones. Debemos también tener en cuenta que un mando a distancia para abrir o cerrar un vehículo no emite menos radiaciones que un teléfono móvil y sin embargo no están prohibidos.

No deja de llamar la atención la preocupación por los incendios en las gasolineras cuando se ha visto personas ebrias repostando en estaciones de autoservicio provocando situaciones mucho más peligrosas. Mientras al personal de las estaciones de servicio se les exige un nivel de preparación en materia de riesgos laborales podemos encontrarnos a cualquier conductor sirviéndose el mismo sin ningún control visual por parte del empleado de la gasolinera, porque éste está cobrando o haciendo otra tarea. Incluso hay gasolineras que funcionan totalmente en régimen de autoservicio, sin empleados, permitiendo el pago únicamente con tarjeta. En este último caso debe tener adaptado el cajero para que puedan acceder a él las personas discapacitadas y además estaría incumpliendo lo dispuesto en las legislaciones autonómicas sobre la necesidad de que el cliente disponga de "hojas de reclamaciones" para formular sus quejas.

La aprobación de la Ley 11/2013 de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor va a fomentar las gasolineras de "bajo coste" o incluso las gasolineras "desatendidas", en los centros comerciales, bajo el régimen de autoservicio, donde, en la mayoría de los casos, el único empleado va a estar en la caja con lo cual se antoja imposible, aunque cuenten con cámaras de video, que puedan controlar el uso de la radio o de móviles impidiendo cargar combustible a quienes los utilicen.

La Instrucción Técnica Complementaria MI-IP 04 "Instalaciones para suministro a vehículos", aprobada por el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, (BOE núm. 183, de 2 de agosto de 2017) contiene condiciones específicas que han de cumplir las instalaciones desatendidas.

**Las emisiones** están contempladas en las siguientes normas:

a) Artículo 7 del Reglamento General de Circulación.

b) Real Decreto 455/2012, de 5 de marzo (BOE núm. 56, de 6 de marzo), por el que se establecen las medidas destinadas a reducir la cantidad de vapores de gasolina emitidos a la atmósfera durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio.

c) Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio (BOE núm. 236, de 2 de octubre), por el que se establecen las normas para la aplicación de las Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

d) Ley 34/2007, de 15 de noviembre (BOE núm. 275, de 16 de noviembre), de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Su Disposición adicional novena - Información relativa a las emisiones de los vehículos-, establece: "El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, incluirá la obligatoriedad de la Etiqueta informativa de eficiencia energética referida al consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>, prevista en el Anexo I.2 del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español".

e) Real Decreto 100/2011, de 28 de enero (BOE núm. 25, de 29 de enero), por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

f) Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (vigente desde el 24.08.2020).

<sup>1271</sup> Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE 276, de 18 de noviembre). Véase el Reglamento (UE) n° 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio (DOUE núm. 158, de 27 de mayo. Vigencia desde el 16 de junio. Modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2019/839 de la Comisión de 7 de marzo de 2019, publicado el 24 de mayo en el DOUE y vigente desde 27 de mayo).

El art. 18 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas establece que el valor límite del nivel de emisión sonora de un vehículo de motor o ciclomotor en circulación se obtiene sumando 4 dB(A) al nivel de emisión sonora que figura en la ficha de homologación del vehículo, correspondiente al ensayo a vehículo parado, evaluado de conformidad con el método de medición establecido en el procedimiento de homologación aplicable al vehículo, de acuerdo con la reglamentación vigente y que todos los conductores de vehículos de motor (incluidos los ciclomotores, que son vehículos de motor desde el 01.01.2016)) quedan obligados a colaborar en las pruebas de control de emisiones sonoras que sean requeridas por la autoridad competente, para comprobar posibles incumplimientos de los límites de emisión sonora.

El artículo 31.a) de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido permite que, en un procedimiento sancionador por infracción a esta Ley, se pueda adoptar la medida provisional de precintar un vehículo.

Su artículo 25 dedicado las zonas de protección acústica especial en su apartado 4, señala que "Los planes zonales específicos podrán contener, entre otras, todas o algunas de las siguientes medidas:

b) Señalar zonas o vías en las que no puedan circular determinadas clases de vehículos a motor o deban hacerlo con restricciones horarias o de velocidad".

Véase también el artículo 7.2 RGCir y el artículo 11.10 junto con el Anexo I del RGV.

<sup>1272</sup> Por otra parte, la Instrucción de la DGT 15/V-110 de 07.04.2015 regula la emisión del distintivo de "0 emisiones" y su colocación voluntaria en el vehículo.

Ese distintivo está regulado en el artículo 22 d) de la Ley 34/2007 de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su disposición adicional sexta y especialmente en El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016 (Plan AIRE), afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno, tienen como principal fuente de emisión el tráfico de las grandes ciudades. El Plan Aire propone, entre otras medidas, la clasificación de los vehículos en función de su potencial contaminador que ayuden a los municipios a la ejecución eficaz de sus competencias.

Los distintivos ambientales ayudarán a las corporaciones locales a identificar visualmente los vehículos, lo que permitirá la aplicación de medidas medioambientales.

La resolución de la DGT de 30.01.2015 de medidas de regulación de tráfico para ese año permitió que a partir de ese año puedan circular por los carriles VAO, aunque sólo vayan ocupados por una persona los vehículos calificados en el Registro de Vehículos y en la tarjeta ITV como de "cero emisiones".

En Estados Unidos hay carriles para vehículos de alta ocupación que pueden ser utilizados por otros vehículos que no reúnan esa condición pagando un peaje que varía en función de los niveles de ocupación de esos carriles. Esos carriles a veces son denominados irónicamente "Lexus lanes" (carriles para Lexus) para indicar que están pensados sólo para los conductores pudientes.

<sup>1273</sup> Los contaminantes están recogidos en:

- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE núm. 75, de 16 de noviembre).

**6. Se prohíbe cargar los vehículos de forma distinta a lo que reglamentariamente<sup>1275</sup> se determine.**

- Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación. (BOE núm. 316, de 31 de diciembre).
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminantes (BOE núm. 181, de 29 de setiembre).
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (BOE núm. 25, de 29 de noviembre).
- El Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera (Plan Aire II), que incluye 52 medidas con una dotación presupuestaria de 276 millones de euros para su cumplimiento durante sus dos años de vigencia fue aprobado por el Consejo de Ministros el 15.12.2017.

<sup>1274</sup> Art.7 RGCir dedicado a la emisión de perturbaciones y contaminantes y 115 RGCir que se ocupa del apagado del motor y de la carga de combustible. El art. 115 RGCir dispone: "4. En ausencia de los propietarios de aparatos distribuidores de combustibles o empleados de estos últimos, el conductor del vehículo o, en su caso, la persona que vaya a cargar el combustible en el vehículo deberá cumplir los mismos requisitos establecidos en el apartado anterior". Con lo que prohíbe que el conductor o un acompañante que, en su caso, cargue combustible en una estación de autoservicio lo pueda hacer con el teléfono móvil funcionando, pero no prohíbe que otras personas que estén dentro del vehículo o hayan salido afuera puedan comunicarse utilizando el móvil. Tampoco tiene en cuenta a otros usuarios, como, por ejemplo, a un viandante que va a comprar un periódico o un refresco a la estación de servicio y pasa por la zona de suministro hablando por el móvil. Por ello este artículo del RGCir debía indicar que está prohibido el uso del teléfono móvil por parte de cualquier persona en la zona de suministro de la estación de servicio, esté o no cargando combustible.

Tengamos en cuenta que en una estación de servicio "desatendida" falta el personal especializado en la manipulación de mercancías peligrosas, como es el caso de los hidrocarburos y, aun utilizando cámaras, es difícil de detectar o evitar que algún cliente repostee fumando, con las luces encendidas, el motor en marcha o hablando por el teléfono móvil. Además, esa ausencia de personal físico también puede discriminar a personas con algún tipo de discapacidad. Es igualmente complicado cumplir con la normativa que afecta a derechos básicos de consumidores y usuarios, como facilitar el acceso a hojas de reclamaciones o entregar facturas de compra.

El art. 104 TRLTSV dedicado a los motivos por los que se puede inmovilizar un vehículo dispone que uno de ellos es: "h) El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo". También aclara que: "2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó". Por eso el vehículo tiene que ser remolcado por un vehículo de auxilio en vías públicas a un garaje y éste certificar que los niveles de emisiones o de ruido ya no exceden los límites permitidos para que se levante la inmovilización.

En el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2820/1998), en su artículo 11.19, se indica que los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación que se recoge en el anexo I.

Véase el Reglamento (CE) Núm. 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 13 de julio de 2009 relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DOUE núm. 200, de 31 de julio de 2009).

Véase la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (en vigor desde el 24.08.2020).

El Decreto 142/2004 del Presidente de la República Italiana detalla, con precisión, en una tabla, los niveles máximos de ruido en las vías públicas, en función de cada tipo de vía, del horario diurno o nocturno y de la presencia o no de hospitales y lugares de reposo.

En la Ley de Tránsito argentina se establece el nivel de decibelios máximo en función del tipo de vehículo. Así un automóvil (turismo) no puede exceder de 90 dB.

<sup>1275</sup> Es llamativo, que un aspecto tan importante de la circulación, el TRLTSV lo despache con un simple renglón, sin poner ningún límite al Reglamento General de Circulación. Vamos a ver que también se ha puesto muy poco interés en tipificar las infracciones a los incumplimientos de las disposiciones sobre la carga de los vehículos y el transporte de pasajeros.

El desarrollo reglamentario está en el Capítulo II del RGCir: Sección 1. Transporte de personas, artículos 9 al 12 y Sección 2. Transporte de mercancías o cosas, artículos 13 al 16.

Es interesante señalar que el art. 15 RGCir habla, en general, de vehículos, al referirse a la carga transportada, y lo que puede sobresalir, respetando lo allí dispuesto, de los remolques, semirremolques, bicicletas, etc. En cualquier caso, debe estar señalizada correctamente y no sobrepasar las dimensiones máximas.

**7. No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido<sup>1276</sup> superiores a los reglamentariamente<sup>1277</sup> establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos,<sup>1278</sup> ni cuando hayan sido**

---

*También habría que tener en cuenta lo dispuesto en la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, de 13.05.2021, cuando se refiere al art. 9 del RGV que se ocupa de los conjuntos de vehículos (circular con un conjunto de vehículos incumpliendo las reglas de compatibilidad establecidas reglamentariamente que se mencionan en el Anexo I RGV) y al art. 12 del mismo reglamento dedicado a otras condiciones de los vehículos (circular con el vehículo reseñado incumpliendo las condiciones establecidas reglamentariamente).*

<sup>1276</sup> *Parece referirse únicamente a los ruidos provocados principalmente por un tubo de escape defectuoso o por los neumáticos. Pero hay que recordar que existen "discotecas rodantes" en aquellos vehículos cuyos conductores ponen a gran volumen los altavoces. En esos casos podrían ser sancionados por el artículo 2 del RGCir que obliga a los usuarios de la vía a no causar molestias innecesarias a las personas, por la Ley del Ruido o por alguna ordenanza municipal sobre el ruido o incluso por no mantener la atención permanente a la conducción (art. 13.2 TRRLSV).*

*El periódico "Montreal Gazette" informó en su edición de 22.10.2017 que un ciudadano fue perseguido por un vehículo policial y multado con 149 dólares canadienses por gritar dentro del vehículo, aunque en el boletín de denuncia figuraba "por gritar en un espacio público". El denunciado apeló la sanción alegando que estaba cantando el estribillo de una canción y que lo hacía dentro de su propio vehículo.*

*En Italia están regulados en el "Codice della Strada" los límites sonoros máximos de la radio y del equipo de música del vehículo.*

<sup>1277</sup> *Véase el artículo 18 [emisión de ruido de los vehículos de motor y ciclomotores (aunque éstos desde el 01.01.2016 son vehículos de motor) del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.*

*El artículo 19 de ese Real Decreto determina: "Los vehículos de motor destinados a servicios de urgencias deberán disponer de un mecanismo de regulación de la intensidad sonora de los dispositivos acústicos que la reduzca a unos niveles comprendidos entre 70 y 90 dB(A), medidos a tres metros de distancia y en la dirección de máxima emisión, durante el período nocturno, cuando circulen por zonas habitadas".*

*Debemos tener en cuenta que el término dB (decibelio) y la escala de dB se utilizan en todo el mundo para medir los niveles de sonido. La escala de decibelios es una escala logarítmica en la que el doble de la presión de sonido corresponde a un aumento del nivel de 6 dB.*

<sup>1278</sup> *Estos límites se pueden ver en el "Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV" cuya última versión entró en vigor el 01.06.2021.*

*En la denuncia por emitir perturbaciones electromagnéticas o superar los niveles permitidos de ruidos, gases o humos deberá figurar el medio técnico utilizado (medidos) y adjuntarse el acta o diligencia con las pruebas de medición efectuadas y los resultados obtenidos. Se denunciarán, según criterio de la DGT, por el art. 7 RGCir, pero en relación con el art. 11.19) RGV.*

*La Disposición adicional novena de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera (BOE núm. 275, de 16 de noviembre) que se ocupa de la información relativa a las emisiones de los vehículos, señala que "El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, incluirá la obligatoriedad de la Etiqueta informativa de eficiencia energética referida al consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>, prevista en el Anexo I.2 del Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto, por el que se regula la información relativa al consumo de combustible y a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos que se pongan a la venta o se ofrezcan en arrendamiento financiero en territorio español".*

objeto de una reforma<sup>1279</sup> de importancia<sup>1280</sup> no autorizada<sup>1281</sup>. Todos los conductores de vehículos quedan obligados a colaborar<sup>1282</sup> en las pruebas reglamentarias de detección que permitan comprobar las posibles deficiencias<sup>1283</sup> indicadas<sup>1284</sup>.

<sup>1285</sup> (Obligación de circular por carreteras y caminos).

### Artículo 13. Normas generales de conducción<sup>1286</sup>

<sup>1279</sup> Se debe denunciar por el art. 7 RGCir (criterio de la DGT), aunque en relación directa con lo establecido en el art. 7 y anexo I RGV, que regula la tramitación de reformas de los vehículos.

No informa si quedará inmovilizado, aunque el art. 104b) de la Ley parece permitir esa posibilidad al señalar: “Se podrá proceder a la inmovilización del vehículo cuando: El vehículo **presente deficiencias** que constituyan **un riesgo especialmente grave** para la seguridad vial”. El Real Decreto 866/2010, de 2 de julio (BOE núm. 170, de 14 de julio), por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos abandona la terminología “reformas de importancia” (todavía mantenida en el RGV) y la sustituye por “reformas efectuadas en vehículos después de su matriculación definitiva en España”. El legislador no aprovechó la reforma de la LTSV de 2014 para cambiar esta terminología, a pesar de que llevaba casi 4 años utilizándose y tampoco lo ha hecho en el texto refundido.

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo (desde enero de 2020 se denomina Industria, Comercio y Turismo) en colaboración con los órganos competentes en materia de ITV de las Comunidades Autónomas edita un **“Manual de Reformas de Vehículos”**. La última corrección es de mayo de 2020, con entrada en vigor el 24.10.2020.

<sup>1280</sup> Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos (BOE núm. 170, de 14 de julio).

<sup>1281</sup> Se denuncia por infracción al artículo 7.1 RGCir, aunque en relación directa con el artículo 7.2 del RGV.

<sup>1282</sup> El Tribunal Constitucional en sentencia de 21 de diciembre de 1995 sentenció que un mero deber de colaboración con la Administración de los titulares de los vehículos no vulnera el derecho fundamental a no declarar contra sí mismo consagrado en el artículo 24.2 de la Constitución.

<sup>1283</sup> Se denuncia por el artículo 7.1 del RGCir y se debe detallar el tipo de deficiencia.

<sup>1284</sup> Debía incluirse la posibilidad de que un conductor pueda solicitar a los agentes de tráfico realizar una prueba de control de su nivel de alcoholemia antes de empezar a circular o reanudar su marcha y que aquellos puedan realizarla si lo estiman conveniente.

<sup>1285</sup> Debiera figurar, al igual que ocurre en la Ley de Tráfico británica, que los vehículos de motor están obligados a utilizar carreteras o caminos y no pueden circular por senderos o campo a través.

<sup>1286</sup> Las modificaciones que figuran en rojo en este artículo fueron hechas por la Ley 18/2001 y entran en vigor el 21.03.2022. Este artículo está desarrollado en el Capítulo III del RGCir (art. 17,18 y 19) aunque en el texto reglamentario se ha preferido la expresión “Normas generales de los conductores”.

**1.** <sup>1287</sup> El conductor <sup>1288</sup> debe estar en todo momento <sup>1289</sup> en condiciones <sup>1290</sup> de controlar <sup>1291</sup> su <sup>1292</sup> vehículo <sup>1293</sup>. Al aproximarse <sup>1294</sup> a otros usuarios de la vía <sup>1295</sup>, debe adoptar las

<sup>1287</sup> El Código de Circulación del Reino Unido exige que el conductor, en condiciones ambientales con buena visibilidad, sea capaz de leer la matrícula de un automóvil a 20 metros de distancia y la policía está autorizada a realizar un test de visión.

<sup>1288</sup> Ver definición de conductor en el apartado 1 del Anexo I de esta Ley. El conductor puede verse afectado por otras personas que viajan en el vehículo. El art. 11.2.a) del RGCir prohíbe a los viajeros:

- a) Distraer al conductor durante la marcha del vehículo.
- b) Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines.
- c) Entrar en el vehículo cuando se haya hecho la advertencia de que está completo.
- d) Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.
- e) Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos.
- f) Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia.
- g) Desatender las instrucciones que, sobre el servicio, den el conductor o el encargado del vehículo.

La Disposición adicional sexta del Real Decreto 1544/2007 reconoce el derecho de las personas con trastornos diabéticos o epilépticos al acceso a las instalaciones y medios de transporte acompañadas de un perro de apoyo en las mismas condiciones que los perros guía y de asistencia. Tienen que haber sido adiestrados para el acompañamiento, la conducción y la ayuda de las personas con discapacidad, en escuelas especializadas y oficialmente reconocidas.

El conductor y, en su caso, el encargado de los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas debe prohibir la entrada y ordenar su salida a los viajeros que incumplan estos preceptos.

<sup>1289</sup> El TRLTSV no presta especial atención al progresivo envejecimiento de la población en España, donde cada vez hay más conductores mayores y donde muchos de ellos han dejado de estar en condiciones de manejar un vehículo con seguridad, aunque tengan muchas dificultades para asumirlo, por eso conviene una labor pedagógica para convencerlos de que dejar de conducir no implica que han perdido su independencia.

Es un tema que desata pasiones y los defensores del "status quo" alegan que los jóvenes conducen con más temeridad, que también participan en accidentes en rectas con alta visibilidad, que son más propensos a la velocidad, que las compañías de seguros lo saben y penalizan las pólizas y que no por eso se les ponen trabas a que conduzcan.

En España ni el TRLTSV ni el Reglamento General de Conductores (art. 12) establecen un límite de edad para poder conducir, pero eso no ocurre en otros países. consider

En Italia, en julio de 2017 se aprobó una enmienda en la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados para elevar la edad máxima de 60 a 65 años para poder conducir autobuses, camiones y autobuses articulados destinados al transporte de personas. En la actualidad, el art. 115.2) del "Codice della Strada" establece que para conducir trenes de carretera y vehículos articulados con más de 20 t de MMA, no se puede tener más de 65 años salvo que el centro psicotécnico, después de esa edad, y en una revisión anual puede considerar que puede seguir haciéndolo hasta los 68 años.

El impacto que provoca en el sujeto la retirada de su permiso debe ser tenido en cuenta y se deben tomar los recaudos necesarios para minimizar las consecuencias ya que puede provocar depresión, pérdida de movilidad y autonomía, aislamiento social e impacto económico negativo. Se debe tener en cuenta tanto la seguridad vial como el derecho de las personas con demencia leve para tomar decisiones de forma autónoma; no obstante, la prioridad debe ser siempre la seguridad vial.

En Estados Unidos se comprobó que, aunque los jóvenes son el mayor grupo de riesgo, las personas mayores duplican, por milla recorrida, el número de accidentes con respecto a las personas de mediana edad. De todas formas, un análisis en profundidad de la cuestión no puede limitarse a estadísticas ya que éstas son fácilmente manipulables.

Comparados con conductores jóvenes, cuyos accidentes son frecuentemente debido a la inexperiencia o a conductas de riesgo, los accidentes suelen estar provocados más por omisión que por excesos en su comportamiento al volante. Con la edad se produce un importante deterioro de la "atención distribuida", lo que quiere decir que tienen más problemas para mantener la concentración cuando tienen que hacer más de una cosa al mismo tiempo; una vez iniciada la maniobra son incapaces de abortar o modificar la acción; y, por último, en los accidentes se ha observado una especial lentitud en la ejecución de las maniobras.

Estos accidentes son a menudo colisiones en las intersecciones, causados generalmente por la falta de atención a las señales de tráfico y de respeto a la prioridad de paso.

---

Los exámenes psicotécnicos debieran ser más exhaustivos y complementarse con un examen de circulación a partir de determinada edad para comprobar si realmente pueden seguir conduciendo, teniendo en cuenta que se han alargado los plazos de las revisiones.

En Illinois a partir de los 75 años es obligatorio pasar un examen de circulación para renovar el permiso. En California con cualquier edad se puede exigir un examen de circulación si un empleado del Departamento de Vehículos de Motor cree que existen motivos para ello, o si un médico, un agente de policía, un pariente o incluso un vecino lo solicitan. La ley estatal permite que se facilite información confidencial informando de un posible conductor peligroso y California es uno de los pocos estados que obligan a los médicos a informar sobre ciertas condiciones que pueden afectar la capacidad de conducción (Claims Journal State by State look at Driving Rules for Older Drivers 19.09.2012)

Incluso debiera debatirse si se puede establecer un límite de edad a partir de la cual no se puede conducir, aunque al ser cada persona diferente resultaría poco práctico e incluso podría ser tildado de cruel.

La publicación digital <https://motor.elpais.com>, informa el 18.04.2019 que: "De los más de 12.000 accidentes que registró la Dirección General de Tráfico (DGT) en 2016, solo el 12% involucró a mayores de 65, aunque su fragilidad física hace que su tasa de mortalidad en estos casos multiplique por 2,5 la del resto de conductores. Y, sin embargo, el 30% de los automovilistas (7,7 millones) perciben a los mayores como peligrosos al volante, y el 17% retiraría el carnet a sus propios familiares mayores".

En algunos países, como Suiza, se ponen limitaciones a algunos conductores mayores en las distancias que pueden recorrer o prohibiéndoles circular por autopistas.

En España hay más de 2.200.000 personas mayores de 65 años con carnet, lo que supone un 9% del censo de conductores y los defensores de la situación actual afirman que la mayoría de los conductores mayores no beben alcohol, ni se drogan y tampoco sobrepasan los límites de velocidad y que lo que se pretende, en realidad, es expulsar a estas personas de nuestras calles y carreteras. Esto se puede combatir indicando que con 14 años la mayoría de los menores serían capaces de manejar un turismo y no por ello se les autoriza (en USA, en muchos estados se puede conseguir una licencia de aprendizaje con 14, 15 o 16 años -con posibles restricciones en: horas nocturnas, obligación de supervisión, limitaciones en el transporte de pasajeros y con responsabilidad de los padres o tutores legales- y un permiso normal a los 16 o 17 años).

También, en España, se permite competir en carreras de motos con sólo 6 años. El 24.03.2019 falleció en Jerez, el piloto de motocicletas, Marcos Garrido de solo 14 años. Participaba en una carrera del Campeonato Andaluz de Velocidad en un circuito en el que se podían alcanzar 190 km/h. La Federación Internacional de Motociclismo permite correr los campeonatos del mundo con sólo 15 años.

El periódico "El País" publicó el 27.04.2018 que la Guardia Civil estaba investigando un vídeo de un niño de siete años conduciendo en Sevilla. Por su parte el periódico "El Mundo" publicó el 21.08.2019 que un niño alemán de ocho años robó el coche de sus padres la madrugada de ese mismo día para dar un paseo nocturno en la autopista, donde alcanzó una velocidad de 140 km/h. Aún más sorprendente es la noticia de la CNN, reproducida en todos los medios del mundo, de la detención de un vehículo por la policía de Utah, el 04.05.2020, que conducía un niño de 5 años que se dirigía, según él, a California para comprar un Lamborghini, con 3 dólares en el bolsillo. La policía estudiaba denunciar a los padres por no impedir que el menor condujese el vehículo. Lo cierto, es que los padres habían salido y había quedado al cuidado de sus hermanos.

El 08.01.2021 la agencia Europa Press informaba que la policía local de Sitges (Barcelona) había denunciado a una madre que iba de copiloto de un niño de 9 años que conducía el vehículo, y en el que también viajaba un bebé de 3 meses en una sillita en el asiento trasero.

La mujer, vecina del municipio y de 40 años, se hará responsable del delito contra la seguridad vial, ya que era la responsable del coche, y el niño, por su edad, no puede ser acusado legalmente del delito. La información del atestado de la denuncia y la versión de los dos policías que interceptaron el coche ha sido puesta en conocimiento de la Fiscalía de Menores, «por si quiere actuar contra la madre por la grave imprudencia».

Los medios informan el 27 de abril de 2021 que el Pleno de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo ha confirmado la condena a un padre que posibilitó que su hijo de ocho años condujera su vehículo mientras le grababa. La sentencia de instancia de un juzgado penal de Gijón condenó al padre al pago de una multa de 2.160 por haber permitido que su hijo condujera un vehículo alquilado por él en solitario mientras el padre le grababa desde fuera cómo conducía.

La sentencia fue confirmada por la Audiencia Provincial de Asturias y el Tribunal Supremo desestima el recurso formulado confirmando la condena por el delito del art. 384.2 CP de conducir sin haber obtenido nunca el permiso, que, al tratarse de un menor, resulta obvio, pero siendo condenado el padre por haber coadyuvado a que el menor condujera el vehículo, a sabiendas el padre de que no podía hacerlo, además del obvio peligro que tenía al hacerlo el menor para su propia vida y la de terceros.

---

En este caso el Supremo se decanta, cuando la colaboración del 'tercero' es activa y participativa para que el menor de edad conduzca, y no un mero descuido, en que existe delito. Y en el caso concreto examinado señala que "se trata hasta incluso más de una autoría mediata que de una cooperación necesaria".

**En España se puede ser titular de una licencia de vehículos agrícolas a los 16 años, y un muchacho con esa edad, de acuerdo con el Anexo IX del RGV, puede conducir un conjunto de 40 t compuesto de un vehículo motor de 3 ejes + remolque 2 o 3 ejes, ya que no excedería los límites de los vehículos ordinarios.** El periódico "La Vanguardia" publicó el 03.11.2019 que un joven consiguió con 17 años, la edad mínima, el permiso para pilotar avionetas.

El País informó el 26.04.2017 que fue detenido en Australia, después de conducir en solitario 1.300 km, un menor de 12 años. También, los medios norteamericanos se hacen eco frecuentemente de conducción de vehículos por parte de menores, así la NBC4 News informa que una chica de 15 años mantuvo el 30.04.2015, en jaque a la policía de Los Ángeles e hicieron falta 16 patrulleros y 50 policías para detenerla, contando con la ayuda de al menos dos helicópteros. Por su parte La Vanguardia informa en su edición de 05.11.2017 que un niño de 10 años fue perseguido por la policía de Ohio durante 70 km, después de haberse apropiado del automóvil de la pareja de su madre, llegando a alcanzar, mientras era perseguido, 160 km/h.

Otro ejemplo lo podemos ver en el "Diario Montañés" en su edición de 15.05.2018 donde informa que "un menor al volante siembra el caos en la autovía A-8 y es encañonado antes de ser detenido".

Otro más, en la publicación "El Gerio digital" que el 18.03.2021 va informar que los mozos de escuadra denunciaron penalmente el día 14 de ese mes a un menor de 15 años por conducir un vehículo sin haber obtenido nunca el permiso y a otro de 19 años, que era quien le enseñaba, como cooperador necesario para realizar el ilícito.

También en España existen limitaciones de edad para cierto tipo de permisos y así se exigen 21 años para el permiso C y 24 para el permiso D.

Este es un tema que no se circunscribe a la seguridad vial, así el diario "Las Provincias" de Valencia, de fecha 17.08.2016 indica "El Consell, abierto a limitar la participación de los mayores de 65 años en los bous al carrer" ante la sugerencia de las peñas de que sería conveniente limitar a 65 años la edad de los participantes en los encierros.

El 28.03.2018, los distintos medios, informan que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) declaró conforme a Derecho la limitación a 75 años para pertenecer al Turno de Oficio. La limitación, según argumenta la resolución de la Sección Sexta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ madrileño, no infringe el derecho a la igualdad. Una medida que resulta justificada, proporcionada y razonada en atención a la finalidad perseguida: garantizar unas mínimas condiciones físicas del profesional para que pueda asistir a las vistas y desarrollar las guardias. Ha sido recurrida y admitida, por el Tribunal Supremo, el 3 de diciembre de 2018, como cuestión de interés casacional.

El Tribunal Supremo de los Estados Unidos sentenció que no se transgrede ningún derecho fundamental si se impide que una persona pueda conducir. Sin embargo, otros tribunales han establecido que poner un límite de edad de forma general para conducir atentaría contra la 14 enmienda.

El 08.06.2018 el periódico La Vanguardia informa de la preocupación en Japón por la demencia senil en conductores. Continúa informando que "Los medios locales se hacen eco de un informe elaborado por la policía nipona que indica que, si bien el número total de muertes por accidentes de tránsito cayó a un mínimo histórico el año pasado, la policía está cada vez más preocupada por el aumento de los accidentes graves provocados por personas mayores que, por ejemplo, confunden el acelerador con el freno o conducen por el carril equivocado en las autopistas". Seguidamente hace referencia a graves accidentes provocados por personas mayores.

Aunque el artículo 14 CE señala que nadie puede ser objeto de discriminación por sus condiciones o circunstancias personales o sociales, nos encontramos también con muchos profesores que podrían seguir enseñando y con muchos jueces que podrían seguir juzgando, pero se les obliga a jubilarse y no se toma en cuenta si todavía están capacitados para desempeñar sus funciones.

Tampoco sería una novedad la prohibición de conducir después de una determinada edad, ya el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918 señalaba en su art. 5 que los solicitantes del permiso de conducir debían tener entre 18 y 67 años y que los menores de edad (esa mayoría de edad era distinta) y las "hembras" debían contar con la correspondiente autorización paternal o marital y el Reglamento de Circulación de 1926 ratificaba estas edades y en su artículo 5b) indicaba que sólo podían obtener permiso de segunda clase los solicitantes que tuviesen entre 18 y 67 años. Por su parte el Código de la Circulación de 1934 en su artículo 266 indicaba que sólo podían solicitar un permiso de conducción de segunda y tercera clase las personas comprendidas entre 18 y 65 años. Esta limitación general se mantuvo hasta el Decreto de 12.09.1957 que modificaba algunos artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 240, de 21 de setiembre).

Este decreto señala en su introducción: "La experiencia demuestra que existen no pocas personas que rebasando

esa edad conservan las aptitudes necesarias para conducir vehículos ligeros de uso particular, a las que podría facilitarse el permiso correspondiente, aunque sometiéndoselas a una revisión periódica de su aptitud”.

También existen, en numerosos países, edades límites para conducir o alquilar un automóvil: 70 años en Rumanía para alquilar, algunas empresas de alquiler exigen un máximo de 70 años en Irlanda, aunque en algunos casos exigen que se aporte un certificado médico declarando que cuenta con las adecuadas condiciones psicofísicas para conducir, en Israel 75 años para conducir, 70 años para alquilar en Malta, algunas empresas no permiten el alquiler después de 75 años en Australia, etc.).

La prensa y la televisión vienen reflejando cada vez más accidentes protagonizados por estos conductores mayores. Así, el 12.03.2016, la Voz de Galicia informa que un conductor a punto de cumplir 88 años atropelló con su todoterreno a un grupo de ciclistas, falleciendo uno y quedando otros gravemente heridos. La noticia destaca que **el tramo de la vía donde tuvo lugar el siniestro era recto y tenía gran visibilidad.**

En principio y hasta que concluya la investigación, los medios sugirieron que podía haberse quedado dormido y por eso también debieran fomentarse y exigirse la instalación, a partir de determinada edad o incluso para todos los rangos de edad, de aparatos que alertan de la aparición de sueño en el conductor.

Otro accidente parecido ocurrió el 27.09.18 cuando un conductor de 67 años invadió el sentido contrario y arrolló a 8 ciclistas resultando heridos graves 3 de ellos.

Los medios de comunicación dieron la noticia de que el 28.09.2018 un conductor de 79 años confundió los pedales de su vehículo automático y dañó, en Ferrol, 6 vehículos estacionados.

Aunque este tipo de accidentes se dan en todas las franjas de edad, son más probables en las personas mayores. Es importante que se creen alternativas al automóvil para la gente mayor y que se les ayude a entender que el coste de reemplazarlo por otro tipo de transporte no es un gasto adicional, sino un sustituto del gasto, y generalmente más económico, que supone un vehículo personal.

En Francia, la Asociación “Signal Senior” está impulsando la colocación de un distintivo circular en el vehículo con la letra “S” para indicar “senior”, es decir, que es una persona mayor, para que los otros conductores tengan presente esta circunstancia.

<sup>1290</sup> Dormirse al volante, incluso en un micro sueño, implica que deja de controlarse el vehículo. Tampoco se puede decir que se está conduciendo un vehículo en esas situaciones, ya que es la inercia la que impulsa el vehículo.

En Alemania, el Código de la Circulación, en su art. 23.3, prohíbe específicamente conducir una bicicleta, un ciclomotor o una motocicleta sin sujetar con las manos el manillar.

<sup>1291</sup> La publicación digital <https://motor.elpais.com>, en su edición de 01.11.2018 se ocupa de un estudio de la organización EuroNcap en el que se recuerda que actualmente, los sistemas que permitirían al conductor soltar el volante durante largos periodos de tiempo o realizar tareas secundarias no están autorizados en Europa y que el conductor debe mantener las manos en el volante y la atención puesta en la carretera en todo momento.

También señala que las tecnologías disponibles en la actualidad se han diseñado principalmente para su uso en carreteras bien señalizadas (autopistas o autovías). Sin embargo, nada puede impedir que se activen en otros tipos de carreteras. A pesar de que los fabricantes recomienden que no se utilicen en esos casos, los conductores pueden incurrir fácilmente en exceso de confianza.

Finalmente, también concluye que los manuales de usuario establecen claramente cuáles son las limitaciones del sistema y dónde deben usarse, pero en algunos casos hay posibilidad de confusión, ya que algunos modelos dan a entender que el vehículo puede conducir de manera autónoma.

El 15 de julio de 2011, el Times Live de Sudáfrica (<http://www.timeslive.co.za>) publicó una noticia indicando que en un control policial se comprobó que un conductor amputado de una pierna utilizaba a su hijo de 11 años para cambiar el embrague. En este caso se aprecia claramente que el conductor no controla el vehículo ya que necesita la ayuda de alguien más para hacerlo.

Llevar las ventanillas bajadas puede provocar situaciones de peligro por la posible entrada de objetos o insectos que alteren al conductor o a sus ocupantes. Así, si entra una abeja o avispa puede provocar una maniobra involuntaria no deseada que produzca incluso un accidente.

<sup>1292</sup> Debía decir “el vehículo que conduce” ya que el vehículo puede no ser suyo porque es de la empresa, lo alquiló o se lo prestó un amigo o familiar.

<sup>1293</sup> No se entiende que no incluya a los animales acompañados, que sí lo hace el art. 17 del RGCir. El art. 50 TRLSV tampoco es estricto en el control de los animales ya que se limita a indicar que deben ir custodiados.

Ha habido denuncias por conducir con chanclas. El agente estimó que podía ser un riesgo para la conducción ya que podía dificultar el control del vehículo. Sin embargo, no está prohibido conducir incluso descalzo. Sólo se podría sancionar una maniobra incorrecta provocada por la utilización de calzado inadecuado, pero por la maniobra, no por el calzado. Eso no impide que las compañías de seguros después de pagar la indemnización traten de repetir contra el conductor alegando concurrencia de culpas por utilizar calzado inapropiado para conducir.

---

Multar por conducir con chanclas, sin camiseta o en bikini es lo que se conoce como “multas veraniegas” ya que se supone que son propias del verano. Ahora los medios de comunicación se apuntan a las “multas de invierno” y así el diario digital “El español” informa el 20.12.2020 que la DGT puede multar a un conductor o conductora por llevar un abrigo puesto.

Aunque no estén contempladas ni en el TRLTSV ni en el RGCir, los medios de comunicación suelen reproducirlas todos los años sin tomarse la molestia de investigar el asunto. El RGCir debiera ser mucho más claro para evitar que los agentes apliquen de forma distinta la normativa dependiendo del cuerpo policial al que pertenezcan o del municipio en el que ejerzan sus competencias.

Los artículos del RGCir que suelen utilizar los agentes de circulación para denunciar son los siguientes:

- Artículo 3. 1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, **cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo** y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente **prohibido conducir de modo negligente o temerario**.
- Artículo 17.1. **Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales**.
- Artículo 18.1. **El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.**

Está claro que si un conductor está comiendo un bocadillo o una pieza de fruta y no lleva las dos manos sobre el volante puede verse en una situación apurada. Por ello la DGT insiste que no se multa a los conductores por comer o beber en el vehículo, sino porque esa actividad concreta, de algún modo, ha afectado presuntamente a la seguridad de la conducción.

Por ello, tomar un sorbo de una botella de agua o llevar un par de segundos el codo fuera del vehículo no debiera ser motivo de multa.

Sin embargo, si va tomando un helado de cucurucho, al implicar cierto tiempo para poder consumirlo, si se podría considerar que no estaría en condiciones de controlar su vehículo y por lo tanto sería denunciado.

Si un pasajero, situado en el asiento al lado del conductor, lleva los pies encima del tablero de instrumentos, este artículo permitiría denunciar al conductor por permitir poner en peligro la vida del acompañante.

<sup>1294</sup> Es decir, en el momento que estén dentro del campo de visión del conductor y no olvidemos que el punto 2 de este artículo señala que el conductor debe mantener el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción.

<sup>1295</sup> Aunque se trata de un tema penal también se ve afectado por la Ley de Seguridad Vial, por ello es interesante conocer el delito de daños del art. 263 CP en el que se dice que “1. El que causare daños en propiedad ajena no comprendidos en otros títulos de este Código, será castigado con multa de seis a veinticuatro meses, atendidas la condición económica de la víctima y la cuantía del daño.

Si la cuantía del daño causado no excediere de 400 euros, se impondrá una pena de multa de uno a tres meses.” Daño supone la destrucción o menoscabo de una cosa independiente del perjuicio patrimonial causado, por tanto, se castiga la conducta en función del valor de la cosa dañada. Este delito implica que se elimine o disminuya el valor de la cosa dañada, perjudicando o dañando su esencia o sustancia.

El periódico “El Faro de Vigo” comenta el 04.11.2018 un accidente que tuvo lugar el 03.03.2017, en el que una conductora para evitar atropellar a un peatón que cruzaba un semáforo en rojo acabó impactando contra un vehículo que estaba mal estacionado. El Juzgado de Instrucción número 3 de Cangas eximió a la conductora de cualquier responsabilidad y obligó al peatón a pagar el 80% de los daños causados al vehículo estacionado. El 20% restante deberá asumirlo la propietaria del vehículo dañado, debido a que según establece la sentencia, estaba “estacionado en un lugar que no estaba permitido”.

Este es un claro ejemplo de cómo un peatón puede ser responsable directo de un accidente de tráfico. El art. 14.2 TRLTSV: “que quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo los demás usuarios de la vía (aparte de los conductores) cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico”. Los art. 21 y 28 RGCir mantienen ese mismo criterio.

precauciones necesarias para su seguridad, **especialmente**<sup>1296</sup> **cuando se trate de niños**<sup>1297</sup>, **ancianos**<sup>1298</sup>, **personas ciegas**<sup>1299</sup> **o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.**

---

<sup>1296</sup> El término “especialmente” crea cierta inseguridad jurídica ya que no sabemos a quién incluye aparte de los usuarios vulnerables mencionados y también es lamentable que el término “vulnerable” no aparezca ni esté definido tanto en el TRLTSV como en el Reglamento General de Circulación.

La OMS/ONU estableció en 2013 el concepto Vulnerable Road Users (VRU), que está integrado por peatones, ciclistas y motociclistas.

La Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, en su art. 4.7) define a los «usuarios vulnerables de la red viaria» como “los usuarios no motorizados de la red viaria, como por ejemplo los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas”.

La Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras, en sus definiciones contenidas en el art. 2 indica: «10. "usuario vulnerable de la vía pública" son: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.». El programa de seguridad Euro NCAP evalúa los atropellos y las colisiones de los vehículos con los usuarios vulnerables, que para ellos son los peatones y los ciclistas.

En España, además respetar el mandato de la OMS/ONU, en el Dictamen 2/2016 FSCSV vemos que se añade una diferencia a nivel procesal penal entre los usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motoristas, con los especialmente vulnerables: niños, personas mayores y personas con discapacidades.

Ante el limbo jurídico en el que parecería quedarían los usuarios de VMP (que no son ni ciclos ni vehículos de motor), es en la Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de fecha 13.12.2018, dirigida a las policías locales, dónde se indica que de los usuarios de los VMP “puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo un colectivo vulnerable”.

**El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial enumera los colectivos especialmente vulnerables: niños, ancianos y discapacitados.** Al referirse a las personas mayores, considera sinónimos: ancianos, personas de la tercera edad y personas de edad avanzada.

Sobre los motoristas, ciclistas y peatones se limita a señalar que son vulnerables. **Es curioso que tanto el TRLTSV como sus reglamentos de desarrollo se olvidan de incluir entre los usuarios vulnerables a los pasajeros de los ciclos y de las motocicletas.** En cambio, si figuran en la Directiva 2008/96/CE del parlamento europeo y del consejo, de 19 de noviembre de 2008, (versión consolidada de 2019) en las definiciones: 10. «usuario vulnerable de la vía pública»: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de **vehículos de motor de dos ruedas.**

Muchos expertos también consideran que pertenecen a este colectivo los operarios que realizan trabajos en la vía, los trabajadores de los vehículos de auxilio en carretera y la propia policía de tráfico cuando está realizando algún tipo de control.

También el RGCir se ocupa de estos colectivos al señalar que “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 acercarse a (...) centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños. (...) e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar. El Código de la Circulación portugués considera vulnerables a los peatones y a los ciclistas y luego señala en particular, a los niños, a los ancianos, a las embarazadas, a las personas con movilidad reducida o a las que presenten deficiencias.

El Reglamento (CE) núm. 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados define como «usuario de la carretera no protegido» a los peatones, ciclistas y motoristas.

La Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, los define del siguiente modo, en el art. 1: «10. "usuario vulnerable de la vía pública": los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas».

En España existen semáforos que “hablan” diciendo “pueden pasar” dirigidos a las personas que tienen importantes dificultades de visión.

---

*En Japón, muchas personas mayores disponen de un dispositivo portátil que al ser detectado por el semáforo hace que se prolongue más tiempo la fase verde para este tipo de peatones.*

<sup>1297</sup> *El “Highway Code” británico (se aplica en Inglaterra, Escocia y Gales) detalla con mucha más precisión el comportamiento de los peatones. Así, en su art. 4 señala que los niños no deben dejarse solos en las aceras y cuando van acompañados, los cuidadores deben situarse entre ellos y la calzada y además sujetarlos firmemente con las manos o incluso utilizar riendas para sujetarlos.*

<sup>1298</sup> *Hoy en día se prefiere el término “persona mayor” a “anciano” porque además muchas personas llegan a tener una edad prolongada sin que puedan ser calificadas de ancianas.*

<sup>1299</sup> *El art. 17 RGCir habla de personas “invidentes”. Hubiera quedado mejor si dijese “personas mayores” y “personas invidentes o con deficiencia (o discapacidad) visual grave (o severa)”. Este último término figura en la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal al comentar los animales domésticos que ayudan a los “invidentes”, siendo esta última palabra la que utiliza el RGCir en el art. 17. Al decir “personas ciegas” el conductor parece no estar obligado a tomar precauciones especiales con personas que puedan ver con mucha dificultad.*

*Aunque el bastón guía para ciegos de color blanco es hoy el más reconocido por la población, lo cierto es que empiezan a introducirse otros colores para identificar a determinados colectivos con discapacidad visual. La Federación Mundial de Sordociegos estableció el bastón rojo y negro como el símbolo que identifica a las personas con sordo-ceguera. No se han establecido normas estrictas sobre cómo deben ser estos bastones, aunque en España normalmente el tramo final, el más cercano al suelo, es blanco y luego se van alternando los colores rojo y blanco. Así que cuando vemos a alguien con un bastón con estos colores, ya podemos identificar que es una persona con sordo-ceguera y prestarle ayuda de acuerdo a sus circunstancias, y es que no es igual ser invidente que no ver ni oír.*

*El origen del bastón verde está en Argentina, donde se usa por ley desde 2002, y se reserva como elemento de orientación y movilidad para personas con baja visión. La función de este color es identificar a las personas con baja visión, cuyas necesidades y circunstancias no son las mismas que las personas con ceguera total. Las personas con baja visión son las que tiene entre 1/3 y un 1/10 de la visión normal o un campo visual igual o menor de 20° (cuando lo normal es 180°).*

## 2. El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos<sup>1300</sup>, el campo necesario de visión<sup>1301</sup> y la atención permanente<sup>1302</sup> a la

<sup>1300</sup> Esa libertad de movimientos debe permitirle realizar sin demora todas las maniobras que le incumban. Si un conductor se lesiona y es escayolado o le colocan otro sistema de sujeción en la parte del cuerpo dañada, no debe conducir ya que dejaría de tener libertad de movimientos. El Reglamento General de Conductores prevé adaptaciones de los conductores, aunque están pensadas para procesos más largos, pero en teoría no estaría prohibido adaptar un turismo, por ejemplo, por 45 días. Debía haber quedado muy claro en la Ley que no se puede conducir con impedimentos psíquicos o físicos, salvo que esos impedimentos consten en el permiso de conducción con sus correspondientes restricciones. Así una persona que le hubiese surgido un problema de salud que le dificultase conducir no podría alegar que está esperando la próxima revisión de su permiso.

<sup>1301</sup> Eso quiere decir que debe retirar el hielo de los cristales en las zonas muy frías y evitar que se empañe el vehículo por dentro.

La suciedad en los cristales y el parabrisas es una de las principales causas que pueden reducir la visibilidad del conductor, por eso los agentes de la autoridad pueden multar por circular con el parabrisas o el resto de los cristales con una capa de suciedad que dificulte una correcta visibilidad. Lo mismo ocurre por circular con los cristales empañados o con el parabrisas o el resto de los cristales con daños o roturas que dificulten una correcta visibilidad. Será el agente el que estime que existen dificultades para una visión correcta. También las escobillas limpia parabrisas deben estar en buen estado.

No se considera obstáculo a una buena visibilidad la pegatina de la ITV o en el distintivo medioambiental de la DGT. La primera ha de ir en el ángulo superior derecho del parabrisas y la del distintivo ambiental de la DGT, en la esquina inferior derecha; en ambos casos por su cara interior. Lógicamente también está permitida la 'L' de conductor novel. En Alemania, el Reglamento de Circulación (StvO), en su art. 23.4 prohíbe conducir con la cara tapada o cubierta. La Voz de Galicia, el Faro de Vigo y otros numerosos medios se hicieron eco el 08 de enero de 2015 de la sanción a una conductora en O Carballiño (Ourense) por "mantener relaciones cariñosas con su acompañante" (así figuraba en el boletín de denuncia) lo cual, entendieron los guardias civiles denunciantes (aunque actuando en vías que no eran de su competencia), afectaba a su campo de visión y a la atención a la conducción. Creemos que la redacción del boletín de denuncia no fue la adecuada ya que las relaciones cariñosas no son infracción administrativa. Debía indicar, si ese era el caso, que no prestaba la atención necesaria a la conducción. Ese tipo de redacción sólo favorece al infractor y provoca polémicas estériles en los medios de comunicación.

También no deja de sorprender esta misma noticia en el Faro de Vigo del 9 de enero de 2015, donde figura también textualmente: "Con la prudencia debida al conocer exclusivamente las explicaciones de la joven vecina, el regidor se declaraba ayer comprensivo". "Si es cierto lo que dice la conductora, y yo no tengo por qué dudarlo, parece que la sanción está un poco fuera de lugar", expresó Argimiro Marnotes, alcalde de la localidad en declaraciones a este diario.

Como se puede observar la autoridad sancionadora que es el alcalde (por inhibición, por razón de competencia, del Jefe Provincial de Tráfico) da más valor inicialmente a las declaraciones de una infractora que a un agente de la autoridad... En cualquier caso, la autoridad sancionadora debiera tener en cuenta las especiales capacidades que concurren en un agente encargado de la vigilancia del tráfico. Y aunque éste no sea el caso debemos recordar que un vecino vota en el municipio donde tuvo lugar la infracción y tal vez el guardia civil no lo haga por tener el domicilio en otro municipio.

<sup>1302</sup> Se han producido denuncias por: "pintarse los labios", "comer un bocadillo", "hacerse un selfie", incluso por "lavarse los dientes" o completar "un cubo de Rubik" o "mirarse en el espejo retrovisor mientras se conduce" (infracciones observadas, a veces, desde un helicóptero de la DGT).

Incluso ha habido denuncias por practicar el sexo mientras se conduce. En caso de que las distracciones se demuestren como causantes del siniestro o que influyan en él, las compañías aseguradoras pueden evitar el pago de la indemnización o, al menos, de una parte.

La Agencia de noticias Europa Press informa a sus abonados que el día 13.12.2013 un conductor fue multado en la isla de Gran Canaria por la Guardia Civil por "conducir un vehículo **sin mantener la atención permanente** a la conducción. Mantiene conversación con el acompañante contiguo mirando en repetidas ocasiones". De ello se hace eco el periódico "El País" del día 15.12.2013, comentando que la Asociación Unificada de la Guardia Civil, AUGC mantiene que "seguro que la multa está bien puesta porque va mirando para otro lado, pero con parar al conductor y pedirle que preste atención a la carretera, vale".

El tribunal del distrito de Saarbrücken (Alemania), emitió el 13.04.2012 una sentencia en la que declara único responsable de un accidente con resultado de muerte a un conductor que se iba besando repetidamente con su novia sin prestar atención a la conducción y poniendo en peligro a otros vehículos y que acabó colisionando frontalmente con un vehículo que circulaba correctamente en el otro sentido. El Tribunal consideró que su actitud equivalía a conducir alcoholizado.

El 21 de mayo de 2014 la Agencia Efe informa a sus abonados que en el municipio de Poio (Pontevedra) fueron sancionados varios conductores por girar el cuello más de 45 grados para contemplar un radar móvil instalado por la policía local, una práctica que, a ojos de los agentes, suponía una distracción, al perder la visión de la vía. Los conductores se quejaban de no haber sido parados y de que no hubiese prueba fotográfica alguna.

Uno de los afectados manifestó que era dudoso que un policía pudiese llegar a medir los grados de giro de su cuello desde la carretera, pero que en absoluto le interesaba llegar al contencioso administrativo "porque solo los gastos de abogado y procurador van a exceder los 50 euros que tengo que abonar si pago con descuento. Obviamente prefiero pagarla y olvidarme del mal trago".

El "Diario de Pontevedra" en esa misma fecha informa que el alcalde de Poio manifestó, en relación con este asunto, que la sanción se ajustaba a la legalidad y no por eso dejaba de ser "una aberración y un esperpento". Según el diario, el regidor declaró que, a pesar de estar en desacuerdo con la norma, la comisión de gobierno no puede dejar sin efecto las multas si los conductores no presentan recursos avalados con argumentos sólidos, porque supondría desautorizar a los agentes que las impusieron de forma correcta.

Esto supone, por parte de la autoridad, avalar la capacidad de los agentes para calcular los grados de giro de la cabeza, lo cual supone un precedente peligroso ya que también se tendría que permitir que calcularan la velocidad a la que circula un vehículo sin necesidad de una prueba obtenida a través de una foto-radar. Eso no impide que en caso de una persecución policial los agentes puedan comprobar a través de su cuentakilómetros la velocidad a la que circula el vehículo que huye ya que esa declaración tendría valor probatorio en un juicio por esos hechos.

El "Faro de Vigo" en su edición digital del 09.09.2014 informa que el concejal delegado de Tráfico del municipio de Poio ha comunicado que se van anular estas sanciones debido a que desde el Concello consideran que los agentes actuaron con "exceso de celo en la realización de sus labores de vigilancia y control de tráfico".

El edil consideró que el peligro fue abstracto y que la presunción de veracidad de los agentes debería verse reforzada por medios de prueba o testigos, y en este sentido, el concejal responsable de seguridad ciudadana aseguró que no tiene justificación la no comunicación de las sanciones en el momento de ser impuestas, ya que el reglamento estipula que, salvo excepciones, los agentes deben notificar las multas en el acto, excepto en los casos en los que la detención suponga un peligro en la seguridad vial.

Por otra parte, la edición digital de "La Voz de Galicia" del 26.09.2014 informa que desde el Ayuntamiento consideran que el motivo en el que se basan los agentes **está ajustado a derecho**, pero resulta "**excesivo**" para la ciudadanía en general y para los usuarios de turismos en particular.

El Ayuntamiento procederá ahora a devolver el dinero a aquellos conductores que ya han abonado la multa. Una situación similar a la comentada se observa cuando se produce un accidente por la tendencia de los conductores a mirar lo que sucede con el riesgo de una colisión por alcance.

El 02 de marzo de 2019 los medios se hicieron eco de la multa de 80 € impuesta el 21.02.2019 a un camionero por parte de la ATGC, en la provincia de Teruel, por ir comiendo un plátano mientras conducía, ya que no prestaba atención permanente a la conducción.

No sólo el TRLTSV se refiere a la atención durante la conducción, ya que el art. 18.1 RGCir señala: "el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente en la conducción" y el art. 17.1 RGCir hace también referencia a la "necesidad de que el conductor esté en todo momento en condiciones de controlar el vehículo".

En España, la Guardia Civil y las demás policías con competencias en materia de tráfico están empezando a utilizar cortinas desplegadas para ocultar cuerpos en caso de accidentes con víctimas. Precisamente la ATGC ha popularizado como sinónimo de "mirón" el término "vieja del visillo" y el verbo "visillear".

En Alemania, el art. 201a del Código Penal [Strafgesetzbuch (StGB)], prohíbe tomar imágenes sin permiso en una zona protegida de la vista ajena. Lo considera un delito y puede implicar la confiscación del aparato utilizado para tomar fotografías o filmar.

El 03.07.2016 la Voz de Galicia da cuenta de una denuncia de la ATGC a un conductor por conducir mirando un bolígrafo que llevaba delante. La lectura del artículo da a entender que el conductor iba a ser denunciado por utilizar un teléfono móvil sin manos libres, pero como demostró que lo llevaba en el maletero uno de los agentes inventó un pretexto para justificar la multa. El periódico concluye diciendo que el conductor no piensa recurrir alegando que "para qué, total es la palabra de ellos contra la mía".

Este mismo periódico en su edición de 10.06.2017 informa que la Policía Local de Pontevedra denunció a un conductor que, al tiempo que circulaba por el casco urbano de la ciudad del Lérez, le daba un yogur a su hija de 4 años. Se le impusieron dos sanciones, una por no emplear los sistemas de retención homologados para niños, lo que conlleva 200€ de multa y la retirada de tres puntos del permiso, y otra por conducción negligente que se castiga con otra multa de 200€, aunque en ambos casos cuenta con reducción del 50% por pronto pago.

La agencia EFE informa el 24.08.2018 que la policía foral de Navarra denunció a una camionera por ir dando pecho a su bebé mientras conducía. En ese caso la denuncia no es sólo por no prestar atención a la conducción

**conducción<sup>1303</sup>, que garanticen<sup>1304</sup> su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía<sup>1305</sup>. A estos efectos, deberá cuidar**

*o por conducción temeraria, sino también por no ir el niño en un SRI y además en este caso llevaba las cortinillas echadas impidiéndole la visión lateral del entorno.*

*Quizás la noticia más llamativa fue la que dio a sus abonados la Agencia EFE el 24.10.1918, donde indica que la Guardia Civil, investigando en las redes sociales, identificó a una pareja que circulaba en un vehículo, un mes antes, manteniendo relaciones sexuales. Según EFE esta conducta podría conllevar hasta 500 euros de sanción y ser castigada con penas de prisión de entre 6 meses y 2 años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (éstos desde el 01.01.2016 son vehículos de motor) por tiempo superior a 1 y hasta 6 años. Por otra parte, la DGT está recordando a los conductores que fumar también puede provocar distracciones en la conducción ya que además de limitar los movimientos del conductor puede también ser motivo de una distracción, sobre todo, a la hora de encender o apagar el cigarrillo, buscar el cenicero del coche y sobre todo si cae ceniza sobre el propio cuerpo.*

*El Reglamento para la circulación de vehículos de motor mecánico por las vías públicas de España, de 1918, en su art. 33.a) dentro del Capítulo V que se ocupa de la circulación de **vehículos de alquiler o destinados a servicio público**, señalaba: "Los conductores no podrán durante la marcha: **fumar**, abandonar la dirección del vehículo ni, en general hacer **cosa alguna que pueda distraerles ...**".*

*El art. 43 del vigente Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, dispone: "Los conductores podrán llevar en el interior del vehículo un cartel que prohíba fumar a los usuarios, **siempre que se trate de servicios exclusivamente urbanos**. Del mismo modo deberán abstenerse de fumar los conductores si a tal efecto fueran requeridos por los usuarios".*

*Aunque este Reglamento parece que permite fumar al taxista, si el pasajero no se opone, la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco, supuso la prohibición de fumar en Centros de trabajo públicos y privados. Posteriormente, la Ley 42/2010, de 30 de diciembre, extendió la anterior prohibición a "s) cualquier otro lugar en el que, por mandato de esta Ley o de otra norma o por decisión de su titular, se prohíba fumar", siendo ésta una importante modificación, ya que permite al empresario, en su cualidad de titular del centro de trabajo, prohibir que se fume en el interior del recinto del centro de trabajo, incluidos los espacios que se hallen al aire libre. En la acera un taxista podría fumar, ya que no es su centro de trabajo.*

*En Italia también se habla mucho de una posible prohibición de fumar en todos los vehículos. Según un estudio de la Sociedad Italiana de Tabacología es mucho más peligroso encender un cigarrillo que contestar una llamada del móvil. En la República de San Marino, en sus 104 km de carreteras, está prohibido fumar al volante.*

*Finalmente, dentro de este artículo tenemos que englobar la "fatiga" y el "cansancio" como factores que impiden una atención permanente a la conducción.*

*En Australia invitan a los conductores a contestar unas preguntas tipo test, situadas en carteles, sobre conocimientos generales para que comprueben si se encuentran fatigados. Si no son capaces de contestar deben detenerse y descansar.*

*En España el TRLSV al establecer que el conductor debe prestar "atención permanente" a la conducción le otorga un gran margen de discrecionalidad a los agentes. Por ello podrían denunciar a una persona por beber o comer en el vehículo. En Alemania no está prohibido beber ni comer e incluso el conductor puede beber una cerveza siempre que no se supere el 0,5 por mil de contenido de alcohol en sangre.*

*<sup>1303</sup> Cuando un conductor trate de "burlarse" de los agentes de tráfico como por ejemplo utilizar un móvil de juguete para luego decirle a la policía que está lleno de golosinas y por ello no puede ser multado, se podría sancionar por este artículo ya que está claro que no está prestando una atención permanente a la conducción. Al no estar considerada como grave o muy grave en 76 y 77, sería infracción leve. La obligación de la atención permanente está también contemplada en el artículo 18.1 del RGCir.*

*Si un conductor se queda sin combustible puede ser sancionado por no haber prestado atención permanente a la conducción.*

*<sup>1304</sup> Es un término excesivo decir "garanticen", ya que con esa conducta no se producirían accidentes y no sería así, por ello quedaría mejor si dijese: "procurando garantizar".*

*<sup>1305</sup> Un hito importante en el despliegue de la tecnología de vehículos de conducción automatizada se alcanzó el 23 de marzo de 2016 con la entrada en vigor de las enmiendas a la Convención de Viena sobre circulación vial. Desde esa fecha, la tecnología de conducción automática que permite transferir tareas de conducción al vehículo, está explícitamente autorizada en el tráfico siempre que esas tecnologías estén en conformidad con los reglamentos de las Naciones Unidas sobre vehículos o puedan ser anuladas o apagadas por el conductor.*

*España al no haber ratificado la Convención de Viena tuvo que desarrollar su propia normativa y la Instrucción 15/V-113, de 13 de noviembre de 2015, de la DGT, estableció el marco sobre autorización de pruebas o ensayos*

**especialmente de mantener la posición adecuada<sup>1306</sup> y que la mantengan el resto de los pasajeros<sup>1307</sup>, y la adecuada colocación de los objetos<sup>1308</sup> o animales<sup>1309</sup>**

de investigación realizados con vehículos de conducción automatizada en vías abiertas al tráfico en general. Podrán solicitar la autorización para la realización de pruebas y ensayos los fabricantes de vehículos autónomos, sus carroceros y los laboratorios oficiales, así como los fabricantes o instaladores de la tecnología que permita al vehículo plena autonomía, las universidades y consorcios que participen en proyectos de investigación. La instrucción recoge de forma pormenorizada todos los requisitos necesarios para obtener la autorización, tanto del solicitante de la misma, como del conductor, como del vehículo, así como del propietario del vehículo. El ámbito de la autorización es nacional y establecerá los tramos de vías urbana e interurbana por las que el vehículo está autorizado a realizar las pruebas. Las autorizaciones concedidas tendrán un plazo máximo de 2 años, pudiéndose prorrogar sucesivamente por idénticos periodos de tiempo.

<sup>1306</sup> La frase "posición adecuada" produce mucha inseguridad. Figura en artículo 18.1) del RGCir y sería infracción sujetar el volante con la mano derecha y sacar la otra mano o el brazo por la ventanilla.

<sup>1307</sup> Se traslada la responsabilidad al conductor. Así si una persona viaja en el maletero de un turismo o una persona va tumbada en la cama de una autocaravana el responsable no sería el autor del hecho sino el conductor que lo permite estando obligado a impedirlo.

También podría ser denunciado por permitir que el acompañante lleve los pies apoyados en el salpicadero ya que en caso de colisión podría sufrir graves fracturas con riesgo de muerte, tal como informa el diario digital "Crónica Balear.es" el 14.07.2017. En esa misma información el jefe médico del SAMU 061 en Baleares informa que se han producido amputaciones provocadas por asomar el codo por las ventanillas y ese comportamiento también podría ser objeto de denuncia.

También debería impedir que una madre amamantase a su bebé mientras estuviese en movimiento el vehículo. En este caso ni siquiera podría parar en el arcén, ya que está destinado a situaciones de emergencia, por lo que en ese caso debiera salir de la vía y buscar un lugar adecuado.

El art. 10 RGCir, dedicado al emplazamiento y acondicionamiento de las personas, indica:

"1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia"

Y este caso se da en furgonetas que normalmente transportan carga en la parte trasera, pero que, si cuentan con asientos plegables provistos de cinturones de seguridad, pueden ser utilizados por pasajeros.

Falta claridad en el tema de las ambulancias, ya que el conductor no puede ver, salvo a través de un cámara, el comportamiento de quienes van en la parte de atrás. En ese caso tampoco se puede decir que transporte a un "pasajero" y por ello para conducir una ambulancia de más de 3.500kg se necesita un permiso C1 o C. Recordemos que el RGCond al referirse a estos dos últimos permisos no menciona que sean para transportar mercancías.

El art. 23 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) indica: "Quien conduce un vehículo, es responsable de que su visión y audición no se vean afectadas por la ocupación, los animales, la carga, el equipamiento o el estado del vehículo".

<sup>1308</sup> No se presta la atención suficiente a los objetos que van dentro de un automóvil, pero hay peligros insospechados que debieran hacer pensar a los adultos, especialmente a los que llevan niños en sus vehículos. Los medios de comunicación se hicieron eco el 24.09.2019 de un desgraciado accidente ocurrido en Pontevedra donde un turismo impactó en la parte posterior de un autobús y a causa del impacto la tableta que iba mirando una niña de 3 años, que viajaba en el turismo y que estaba correctamente sentada y abrochada, la golpeó en la cabeza falleciendo a consecuencia de ello. Recordemos que no está prohibido que los pasajeros utilicen tabletas ni móviles, pero ante cualquier impacto, los objetos que van sueltos o que se pueden desprender en el habitáculo se pueden convertir en armas peligrosas, ya que se multiplica su peso y pueden golpear al conductor o los pasajeros e incluso causarles la muerte, como en este caso.

La inadecuada colocación y sujeción de objetos y animales puede ser causa de inmovilización, de acuerdo con el art. 104 TRLTSV: b) El vehículo presente deficiencias (falta de elementos de sujeción o de separación) que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

De todas formas, el TRLTSV no le presta casi ninguna atención a la carga y el RGCir apenas especifica en su art. 14 como debe ir sujeta. Tenemos que tener en cuenta que una colocación inadecuada de la carga puede comprometer la estabilidad del vehículo.

<sup>1309</sup> En la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, de 13.05.2021, se sanciona con una multa de 80 € (40 €, por pronto pago) no controlar debidamente al animal. En Alemania la multa es del mismo importe, pero se le añade un punto a su saldo (en Alemania se añaden puntos, no se descuentan).

---

*Un estudio que se publicó en la revista alemana "Freizeit Revue" en febrero de 2018, muestra que la forma más segura de transportar un perro es en una jaula o compartimento de metal. Si no se utilizan jaulas o transportines, lo ideal es utilizar arneses (que sujetan pecho y lomo, protegiendo mucho más al animal en caso de colisión o salida de vía).*

*En Alemania (art. 28 del Reglamento General de Circulación - StVO) está permitido expresamente que un ciclista pueda llevar un perro sujeto con una correa, trotando a su costado. En España no está prohibido expresamente y sólo se podría denunciar si interfiriese (negativamente) en la conducción.*

transportados<sup>1310</sup> para que no haya interferencias<sup>1311</sup> entre el conductor y cualquiera de ellos<sup>1312</sup>.

<sup>1310</sup> Convendría haber añadido "de compañía" para indicar que se refiere a mascotas. El animal nunca debe ir suelto en el vehículo ni sobre los brazos de ninguna persona ya que esto podría ser la causa de un accidente. Se deben transportar utilizando dispositivos homologados. Estos dispositivos pueden ser: arneses (que sujetan por el pecho y lomo) que se insertan en la clavija hembra del sistema de sujeción de los cinturones de seguridad, o mejor aún arneses de doble anclaje; rejillas divisorias, transportines o porta animales colgantes sujetos a la parte posterior del vehículo. Hay que evitar siempre que el animal interfiera en la conducción, que distraiga al conductor, que pueda caer del vehículo o que pueda provocar daños por colisión, dentro del habitáculo, con otros pasajeros, en caso de accidente. No existe un número máximo de animales de compañía que se pueden transportar en el mismo vehículo.

El animal (normalmente un perro) no computa plaza ya que dependiendo del tamaño puede ir incluso, si está sujeto, en el regazo de uno de los pasajeros. Y pueden viajar cinco personas en un turismo de 5 plazas ya que la correa no tiene que introducirse obligatoriamente en el enganche de uno de los cinturones y se ven mascotas cuya correa va rodeando uno de los reposacabezas traseros. Pero cada animal es un mundo y el agente debe, en la medida de lo posible, aportar algún documento gráfico que muestre la posible interferencia con el conductor. También hay que tener en cuenta que un perro puede excitarse ante la presencia de otros animales y al hacerlo puede distraer al conductor, y si se produjese una salida de vía o una colisión de un vehículo que transportase una mascota, convendría tener en cuenta la posible presencia de otros animales en la vía o en sus proximidades ya que podrían haber coadyuvado a la producción del accidente. Podría darse incluso el caso de concurrencia de culpas si un perro suelto que circulase por la calzada o la acera hubiera alterado la conducta del animal que viaja en el vehículo (art. 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y art. 1902 del Código Civil). El periódico "La Nueva España" de Oviedo informa en su edición del 04.03.2018 de que un magistrado ovetense quitó una multa a un conductor ya que el animal que viajaba a los pies del copiloto llevaba correa y no hubo riesgo de accidente. En gran medida la responsabilidad de esta resolución judicial es del legislador al utilizar conceptos jurídicos indeterminados como es en este caso "la adecuada colocación de los animales transportados". Bastaba con que dijese que no se pueden transportar animales en los asientos delanteros para que la denuncia se transformase en sanción sin ningún género de dudas.

El TRLTSV no diferencia entre los animales domésticos los que son potencialmente peligrosos. Estos últimos están descritos en el Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, (BOE núm. 74, de 27 de marzo) por el que se desarrolla la Ley 50/1999, de 23 de diciembre, (BOE núm. 307, de 24 de diciembre) sobre el régimen jurídico de la tenencia de animales potencialmente peligrosos. Debemos tener en cuenta que esos perros tienen que estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil, tener un "microchip" y su propietario contar con una licencia personal e intransferible que contiene la necesidad de que la persona que lo cuida o pasea debe haber superado un examen psicotécnico. El R.D. mencionado dice en su art. 8, que deben ir controlados en lugares públicos con correa o cadena y bozal, pero esto último no es obligatorio en lugares privados como puede ser dentro de un vehículo.

En el transporte de "animales domésticos" rige en toda España la Ley 8/2003, de sanidad animal y las distintas normativas que regulan el transporte de animales y sus requisitos, tanto de los medios de transporte empleados como de los documentos que deben de poseer el transportista.

Véase el Reglamento (CE) 1/2005 de 22 de diciembre, relativo a la protección de los animales durante el transporte (DOUE núm. 3, de 5 de enero de 2005), y el Real Decreto 542/2016, de 25 de noviembre, sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte.

Este último Real Decreto, en su artículo 2.a) señala que **su contenido no será de aplicación a los transportistas, contenedores y medios de transporte de animales domésticos**, según se definen en el artículo 3.4 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal, siempre que el transporte no se efectúe en relación con una actividad económica.

A partir del 29.12.2014 entraron en vigor nuevas normas con respecto a los viajes con mascotas en la UE, así como un nuevo pasaporte. La organización que reúne a los veterinarios europeos, **FVE (Federation of Veterinarians of Europe)**, ha publicado un texto en colaboración con la Comisión Europea en el que se explica de forma sencilla las novedades a tener en cuenta. El nuevo pasaporte contendrá más información, incluyendo los datos del veterinario que lo haya expedido, y también se indicarán las fechas en las que las vacunas serán válidas, para que los dueños de las mascotas puedan ver con mayor facilidad cuándo el documento les permitirá viajar. Las autoridades de cada país de la UE distribuyen los pasaportes a los veterinarios que han sido autorizados para emitirlos. Los animales que necesitan un pasaporte son perros, gatos y hurones. Los demás animales quedan sujetos a la legislación nacional.

---

*Finalmente debemos tener en cuenta que se puede aplicar la legislación de protección del bienestar de los animales. El art. 16 de la Ley 8/2003, de 24 de abril, de sanidad animal, obliga a “mantener los animales en buen estado sanitario” y llevar un animal de compañía en el maletero durante muchas horas, a pleno sol, sin comer ni beber infringe además las leyes de protección animal de las comunidades autónomas.*

<sup>1311</sup> *El art. 15 del Reglamento General de Circulación indica que en los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento. Y después de leer este artículo tendemos a pensar que podemos llevar un objeto que sobresalga del maletero, siempre que vaya sujeto y señalizado con la señal V-20, es decir, con el panel para cargas que sobresalen.*

*Pero no es así, ya que el Artículo 114 de ese mismo reglamento, que se ocupa de las puertas, indica: "1. Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo ...". Y la del maletero no deja de ser una puerta.*

*Por ello, la información del art. 114 debería figurar dentro del art. 15, para evitar lo que parece una contradicción.*

<sup>1312</sup> *Estas conductas al no estar tipificadas como graves o muy graves se consideran infracciones leves, salvo que el agente las encuadre en “conducción negligente”.*

### **3. Queda prohibido conducir<sup>1313</sup> utilizando cualquier tipo de casco de audio<sup>1314</sup> o auricular<sup>1315</sup> conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros**

<sup>1313</sup> De acuerdo con la definición de "conductor", los ciclistas, los conductores de patinetes, los jinetes, los que conducen a pie animales y los profesores de formación vial que vayan a cargo del doble mando del vehículo serían sancionados si llevasen los auriculares conectados o fuesen hablando por el móvil. No sería el caso si el animal acompañado a pie fuese de compañía ya que en ese caso la persona sería considerada peatón. En el caso de un menor ciclista, este sería denunciado porque es el responsable, pero si no pagase la multa, la responsabilidad pecuniaria subsidiaria recaería en quien tuviese su custodia legal.

También sería denunciado un motorista que llevase un casco equipado con un intercomunicador que funcionase con auriculares, pero sería más dudoso que pudiese ser sancionado si llevase intercomunicadores que no tienen auriculares dentro del oído sino unos altavoces enfrente del mismo.

Este punto está reproducido en el art 18 RGCir y en ambos casos la redacción es defectuosa, ya que solo se podría denunciar el uso del casco o del auricular si fuese conectado a un aparato receptor o reproductor de sonido, con lo cual se podría llevar puesto si no estuviese conectado. Sin embargo, su conductor podría ser denunciado por el último inciso, es decir, por ser "un dispositivo que disminuye la atención permanente a la conducción", al dificultarle, por ejemplo, escuchar adecuadamente a un vehículo prioritario en servicio de urgencia.

La revista digital "Mototres" en su edición de 15.01.2011 se hace eco de una sentencia del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 2 de Zaragoza, que dejó sin efecto una sanción impuesta por el Ayuntamiento de Zaragoza a un conductor de motocicleta que llevaba un intercomunicador con bluetooth en el casco.

La sentencia después de aclarar en qué normativa se encuentra la prohibición de usar auriculares, destaca que en estos casos nos encontramos más bien ante un altavoz que ante un auricular ya que al no tapar el oído, no impide o dificulta enormemente la recepción de otros ruidos y el texto finaliza diciendo: "En resumen, posiblemente nos encontramos ante un supuesto que la normativa habría querido prohibir, pero que no encaja exactamente en la prohibición, o al menos suscita grandes dudas, por ello y en espera de una posible clarificación normativa, se debe aplicar el principio "in dubio pro reo", por lo que procede estimar el recurso y anular la sanción".

En sentencias posteriores sobre este particular "se establece que lo que se penaliza no es oír música, la radio o conversar por teléfono durante la conducción, sino hacerlo en condiciones que aíslen acústicamente al conductor del entorno", algo que "no sucede con un único altavoz situado en un lado del casco, ya que ese uso es aparentemente compatible con la percepción por parte del conductor de los sonidos de la vía". Por tanto, los jueces han sentenciado que, "existe una falta de tipicidad en la norma y la duda que genera tiene que resolverse a favor del administrado".

En estos casos "la única prueba de cargo es la denuncia de los agentes, en la que estos expresan su propia constatación de un hecho, que no está auxiliada de ningún medio o soporte técnico complementario", como ocurre con infracciones como el exceso de velocidad o pasar semáforos en rojo, donde sí se cuenta con pruebas como registros de radares o fotografías. Se trata, por tanto "de la versión del denunciante frente a la del denunciado, que niega los hechos". Aunque las denuncias de los agentes de tráfico cuentan con presunción de veracidad, ante este tipo de sanciones, el conductor se encuentra indefenso al no poder aportar nada para defenderse. Lo único que puede hacer es solicitar pruebas, como por ejemplo la prueba testifical del agente denunciante "para poder formularle directamente las preguntas que se estimaran pertinentes en relación con los hechos", algo que cuando no se produce el juez puede considerar clave para anular la sanción.

Un ciclista no sería sancionado por llevar auriculares puestos si llevase la bicicleta de la mano, por ejemplo, cuando cruzase un paso de peatones ya que sería, en ese caso concreto, considerado un peatón.

La Voz de Galicia en su edición del 29.04.2015 indica que fue sancionado el gaitero del grupo musical "Celtas Cortos", por hablar por el móvil mientras paseaba en bicicleta. En la multa tramitada por la Jefatura Provincial de Tráfico de Pontevedra se hace constar que la misma es consecuencia de "conducir utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción".

<sup>1314</sup> Da a entender que se pueden llevar cascos si no se conectan a una fuente de sonido, sin embargo, el uso de cascos implica una merma deliberada de la capacidad auditiva del conductor, lo que constituirá una infracción a los artículos 3 y 18 del Reglamento General de Circulación por conducir de modo negligente, no mantener la atención permanente a la conducción, o por efectuarla sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño. Además, se estaría produciendo una alteración de las capacidades psicofísicas del conductor, variando las condiciones en base a las cuales se expidió el permiso. No obstante, se pueden ver, en las ciudades, vehículos dedicados a la limpieza urbana, tales como barredoras, cuyos conductores llevan dispositivos de protección auditiva (orejeras), ya que el ruido que producen les puede dañar los oídos y debieran estar exceptuados reglamentariamente estos casos. En estos casos entra en contradicción la normativa de tráfico y la de seguridad laboral. El tema se complica cuando esos conductores, en vez de llevar orejeras, llevan auriculares escuchando música y en ese caso si que podrían ser denunciados por la normativa de tráfico.

**dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción<sup>1316</sup>, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de permiso de conducción<sup>1317</sup> en los términos que reglamentariamente se determine<sup>1318</sup>.**

---

*El Anexo I del Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, establece que "si fuera necesario, el operador del equipo deberá poder cerciorarse desde el puesto de mando principal de la ausencia de personas en las zonas peligrosas. **Si esto no fuera posible, la puesta en marcha deberá ir siempre precedida automáticamente de un sistema de alerta, tal como una señal de advertencia acústica o visual**". También señala que "los equipos de trabajo que por su movilidad o por la de las cargas que desplacen puedan suponer un riesgo, en las condiciones de uso previstas, para la seguridad de los trabajadores situados en sus proximidades, deberán ir provistos de una señalización acústica de advertencia". A veces no son solo trabajadores los que están en peligro cerca del vehículo en movimiento sino personas que circulan en sus proximidades.*

*Hoy en día sorprende que los tractores, los autobuses, los camiones y los equipos de trabajo no dispongan de una cámara en el tablero que permita al conductor comprobar que sucede alrededor de su vehículo.*

<sup>1315</sup> *Una sentencia judicial de fecha 22.08.2011 del Juzgado Contencioso-Administrativo núm. 3 de Madrid, anuló "por no ser ajustada a derecho" una sanción de tráfico a un conductor que iba oyendo música con un solo auricular colocado en uno de sus oídos. El juez entendió que llevar dos auriculares o cascos suponía distracción, mientras que en el caso de uno solo era cuando menos discutible, estando además poco clara la redacción al hablar de "auriculares" y falló a favor del sancionado. Por ello, el TRLTSV ha sustituido auriculares por auricular.*

<sup>1316</sup> *Aquí surge la duda de si se puede entender por conducción el estar parado en un semáforo o detenido por circunstancias de la circulación. Muchos conductores quisieran entender que en ese momento no conducen y que por ejemplo pueden hablar por el móvil, pero debemos tener en cuenta que se encuentran dentro de la corriente circulatoria y que tienen que prestar atención a posibles indicaciones de los agentes de tráfico, al paso de un vehículo prioritario, etc. Tampoco podrían salir del vehículo para hablar y decir que no estaban conduciendo ya que podrían ser denunciados por entorpecer la circulación.*

*Lo que no está prohibido es hablar por el móvil cuando el motor está apagado y el vehículo está estacionado.*

*En Alemania algunos conductores alegaron en los tribunales que estaban dictando instrucciones a su secretaria y para ello utilizaban la grabadora del móvil, pero esa excusa ya no funciona. En ese país no se puede hablar por el móvil si el vehículo está estacionado con el motor encendido (art. 23.1ª del Reglamento General de Circulación - StVO).*

*En Francia se considera que estar detenido ante un semáforo es "estar en circulación" y el uso del móvil es sancionable. En ese país para no ser denunciado tiene que estar el vehículo correctamente estacionado.*

<sup>1317</sup> *El legislador no considera adecuado que figure la palabra "carné" o "carnet" en la legislación de tráfico como sinónimo de permiso de conducción.*

<sup>1318</sup> *Se regulan en el Capítulo III del Título II del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo. El Anexo V detalla las pruebas a realizar, el Anexo VI regula la organización, el desarrollo y los criterios de calificación y el Anexo VII establece los requisitos de los vehículos a utilizar en las pruebas de control de aptitudes y comportamientos.*

**Se prohíbe la utilización durante la conducción<sup>1319</sup> de dispositivos de telefonía móvil<sup>1320</sup>, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación<sup>1321</sup>, excepto cuando el desarrollo de la comunicación<sup>1322</sup> tenga lugar sin emplear las manos<sup>1323</sup> ni usar cascos, auriculares<sup>1324</sup> o instrumentos similares<sup>1325</sup>.**

<sup>1319</sup> Sería interesante también que la ley aclarase que la conducción también se produce cuando un vehículo está detenido a causa del tráfico.

<sup>1320</sup> Una sentencia del [Juzgado de lo Contencioso núm. 2 de Logroño](#), en sentencia de 4 de julio de 2012, anuló una denuncia con el siguiente argumento: “En modo alguno se desprende de la denuncia que el agente observara cómo efectivamente el recurrente utilizaba el móvil. El precepto cuya infracción se denuncia tipifica la conducta infractora como “conducir utilizando ...”. “Y el verbo “utilizar” significa aprovecharse de algo, lo que implica necesariamente, **si nos estamos refiriendo a la utilización de dispositivos móviles, que éstos se usen, se aprovechen, es decir que efectivamente se utilicen para la función que les es propia: comunicarse.** Por ello, **llevar el teléfono móvil en la mano no es una conducta típica pues no implica utilización ni mucho menos desatención a la conducción”.**

Dado que el artículo 18.1 del RGCir se limita a prohibir la utilización durante la conducción de teléfonos móviles sería interesante que detallase más que se entiende por utilización, por ejemplo, si se consideraría utilización cuando un conductor tiene que pulsar más de un botón para comunicarse, cuando el móvil lo tiene próximo a la oreja o cuando lo utiliza en una detención ocasionada por motivos de circulación.

La publicación [www.autobild.es](http://www.autobild.es) informa el 01.08.2019 que la Guardia Civil multó a un conductor por fotografiar un accidente, ya que, aunque no hay ninguna norma de tráfico que sancione tomar fotos a un accidente, si que está prohibido usar el teléfono móvil al volante.

La tecnología conocida como “textalyzer” determina si el conductor o conductora ha utilizado el móvil justo antes del momento en el que se produce el accidente y algunas policías como la Ertzaintza están pensando en incorporarla tal como informó la cadena SER el 07.06.2016.

<sup>1321</sup> El art. 18 del RGCir dispone: “Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que estén a la vista del conductor y cuya utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS”. Tendría que haber incluido como no sancionable a los “mecanismos de aviso” contenidos en el apartado 7) de este artículo de la Ley.

<sup>1322</sup> Debiera aclararse si “desarrollo de la comunicación” es igual a “proceso de la comunicación” porque si desarrollo fuese sólo el hecho de hablar, el pulsar un botón para responder una llamada o para colgar no estaría prohibido.

También existen otras situaciones que no tienen que ver con la comunicación. Así una “dashcam” no se puede decir que sea un dispositivo destinado a la comunicación.

<sup>1323</sup> Con esta redacción no se puede pulsar ningún botón o mover alguna ruedecilla para recibir una llamada, llamar e incluso ni siquiera para cortar la comunicación. Algún fabricante de vehículos podría interesarle instalar algún mando o botón que se pudiese pulsar con el pie o que funcionase con la voz.

Sin embargo, no está prohibido buscar manualmente una emisora de radio o utilizar un encendedor, incluido el del vehículo, para encender un cigarrillo, lo que no deja muy bien parado al legislador.

<sup>1324</sup> En este apartado queda claro que los conductores de motocicletas no pueden utilizar cascos o auriculares, aunque estos vengan integrados en el casco, para realizar una llamada de teléfono mientras conducen. El hecho de que los cascos hayan sido homologados por el Ministerio de Industria no implica que su uso esté autorizado por el Ministerio del Interior, a través de la DGT.

El Código de la Circulación francés incluye entre las excepciones los aparatos electrónicos correctores de la sordera (art. R412-6-1).

<sup>1325</sup> Se insiste mucho en el tema de los auriculares y no está tipificada claramente como infracción circular con los altavoces del vehículo a todo volumen, incluso con las ventanillas bajadas, cuando eso puede despistar al conductor o incluso impedirle escuchar a un vehículo prioritario en servicio de urgencia. Al igual que cuando se usan los cascos, implica una merma deliberada de la capacidad auditiva del conductor, lo que constituirá una infracción a los artículos 3 y 18 del Reglamento General de Circulación por conducir de modo negligente, no mantener la atención permanente a la conducción, o por efectuarla sin la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño.

Este apartado de la Ley deja menos margen que el correspondiente del Reglamento General de Circulación. Éste en su art. 18.2 establece: “Queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, ...”, con lo que parece permitir que se puedan llevar si no están conectados.

No se considerará dentro de la prohibición la utilización de dispositivos inalámbricos certificados u homologados para la utilización en el casco de protección de los conductores de motocicletas y ciclomotores, con fines de comunicación o navegación, siempre que no afecten a la seguridad en la conducción.

---

*Incluso existen cascos que llevan una tarjeta con la música que se va escuchando y por ello no hay que conectarlos a ningún aparato.*

*La Ley Suiza de Circulación Vial prohíbe expresamente llevar, sin permiso, un altavoz montado sobre el vehículo. En España suelen usarse en las campañas electorales y en manifestaciones.*

*La norma parece prohibir un sistema manos libres en las motocicletas al estar asociado al casco. Sin embargo, hay sentencias de diversos juzgados que consideran que los dispositivos que se compran y se acoplan al casco de seguridad de la moto no son auriculares, sino altavoces y por tanto se podrían utilizar.*

*Una sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo de Zaragoza, del 22 de junio del 2010 señaló:*

*“... se trata de unos pequeños auriculares que se colocan en el casco, no en los oídos, pero frente a estos. Ello parece que nos llevaría a concluir que estamos ante unos auriculares, y que por lo tanto se infringe la prohibición, pero el caso es que la diferencia entre un altavoz y un auricular viene a ser no la forma o el tamaño, sino la forma de utilización, de modo que el auricular está en contacto con la parte interior de la oreja, tapando el oído, lo que supone impedir o dificultar enormemente la recepción de otros ruidos, tapados por el auricular y normalmente superados por el sonido que sale del mismo, además de producir o favorecer un cierto ensimismamiento del conductor.*

*Por ello en esta configuración, al no ir pegados al oído, nos encontramos más bien ante un altavoz, que no se pega al oído y que, en principio, puede tener un efecto limitador de la percepción de ruidos externos, que se suma al de que por sí produce el casco, pero el mismo en realidad es similar al de un altavoz dentro de un coche (en vehículos bien insonorizados y con un aparato de música potente prácticamente no se oye el exterior si se lleva a cierto volumen aquel), el cual no está prohibido.*

*En resumen, posiblemente nos encontramos ante un supuesto que la normativa habría querido prohibir, pero que no encaja exactamente en la prohibición, o al menos suscita grandes dudas, y por ello, en espera de una posible clarificación normativa, se debe aplicar el principio del “in dubio pro reo”, por lo que procede a estimar el recurso y dejar sin efecto la sanción”.*

*Algunos fabricantes de cascos para moto ya cuentan con modelos específicos homologados con intercomunicadores incorporados. Se trata de un casco para la moto con bluetooth integrado y que permite conectar unos auriculares sin que estos tengan un cable conectado a un receptor. Son cascos que incorporan altavoces y un sistema de conexión por bluetooth o wifi al móvil del usuario.*

*El término “instrumentos similares” produce inseguridad jurídica y los agentes se ven obligados a hacer sus propias interpretaciones.*

**Quedan exentos de dicha prohibición<sup>1326</sup> los agentes de la autoridad<sup>1327</sup> en el ejercicio de las funciones<sup>1328</sup> que tengan encomendadas, así como los vehículos de las Fuerzas Armadas cuando circulen en convoy<sup>1329</sup>.**

---

<sup>1326</sup> Sería interesante que añadiese “y otras excepciones reglamentarias” y que el RGCir incluyese entre estas excepciones la utilización por parte de los conductores de autobuses de las pantallas visuales para controlar la bajada de viajeros y las pantallas que se utilizan al utilizar la marcha atrás en numerosos vehículos.

<sup>1327</sup> El RGCir en el artículo 18.2 sólo contempla la excepción de los agentes de la autoridad, sin limitar esa excepción a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.

No existe definición legal ni siquiera en el ámbito penal de lo que es un agente de la autoridad. Por eso ha sido la jurisprudencia del Tribunal Supremo la encargada de definirlo. Así la sentencia de 27.05.1978, califica como Agente de la Autoridad a quienes por razón de cargo están obligados a auxiliar a la autoridad en el ejercicio de sus funciones y ejecutar y llevar a cabo sus providencias, acuerdos, órdenes y mandatos.

En otros lugares, hay más excepciones. Así, en Nueva York, por ejemplo, también se contempla la excepción para los bomberos y los conductores de vehículos de emergencia, así como para cualquier conductor cuando se está comunicando con un hospital, con un servicio de ambulancias o con una comisaría. (New York. Department of motor vehicles. <http://dmv.ny.gov>)

<sup>1328</sup> Los agentes de tráfico sólo pueden utilizar los medios de comunicación oficiales y no los teléfonos particulares, salvo, en caso de emergencia o extrema necesidad que deberán justificar.

El 13.03.2012 un escrito de la DGT confirmó que los agentes forestales también se asimilaban a los agentes de la autoridad y podían utilizar medios técnicos oficiales de comunicación durante su trabajo.

En lo que se refiere a los “Convoyes Militares”, la Sección 2ª del Anexo III del RGCir, referida al régimen específico de circulación de convoyes y columnas militares, transportes especiales de material militar en vehículos pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN, en el párrafo segundo del apartado 3, se establece que “Se exceptúa de la prohibición contenida en el artículo 18.2 de este reglamento a los conductores de vehículos militares que por su naturaleza precisen de un sistema de comunicaciones internas”.

Con respecto a los “Vehículos piloto de acompañamiento de transportes especiales” el Anexo III, Sección 1ª. 3, señala “Entre el personal del vehículo piloto y el de la cabina del vehículo especial o en régimen de transporte especial deberán poder establecerse comunicaciones por radio y por teléfono en una lengua conocida por ambas partes”. (Ver Instrucción16/TV-90, de la DGT, de 17.03.2016, sobre “Expedición de las Autorizaciones Complementarias de Circulación y demás trámites relativos a las mismas”).

<sup>1329</sup> El DLE sólo considera “convoy” en su primera acepción a una “Escolta o guardia que se destina para llevar con seguridad y resguardo algo por mar o tierra” o en su segunda al “Conjunto de los buques o carruajes, efectos o pertrechos escoltados”, Por ello, debiera definirse que se entiende por “convoy” y el número mínimo de vehículos necesarios para que tenga esa consideración. Con la definición actual, un convoy militar estaría compuesto de vehículos militares que escoltan otro tipo de vehículos”.

Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones<sup>1330</sup> a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores<sup>1331</sup>, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.

---

<sup>1330</sup> El art. 19.1 RGCir indica: Únicamente se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias.

En su apartado 2 establece: "... queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados (realmente, son laminados) o coloreados no homologados" por lo que **se permite la utilización de vidrios tintados o coloreados cuando estén homologados.**

La Orden ITC/1992/2010, de 14 de julio (BOE núm. 179, de 24 de julio), reguló las condiciones técnicas de las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio. Esta orden se dictó para regular la instalación de láminas adhesivas en general fuera del campo de visión hacia delante del conductor, **pero no permite la instalación de ningún tipo de lámina ni filtro en los cristales de las ventanillas laterales delanteras ni en el parabrisas.**

El tintado o laminado de cristales ya no se considera reforma de importancia, por lo que no se necesita pasar una ITV después de instalarlos. Tampoco es necesario que esté anotado en la Ficha Técnica.

Al pasar la inspección periódica, el inspector podrá especial atención al Certificado del laboratorio. Los cristales laminados tienen que estar homologados. Es el documento de que cumple con los requisitos fijados por el Ministerio de Industria, con las características de la lámina y del coche. El certificado lo tiene que proporcionar el taller instalador y lo expide la marca de la lámina que se ha instalado. Hay que llevarlo siempre junto con la Tarjeta ITV.

Todos los cristales tienen que llevar un sello. Éstos son puestos en el momento de instalarlas. Los tipos de sellos dependen de la marca y modelo de lámina. Pueden ser grabados con pistola de arena en la propia lámina o en forma de una pequeña pegatina que se coloca entre la lámina adhesiva y el cristal.

Existe una limitación respecto al apartado 2 de este artículo sobre "el campo necesario de visión", limitación que se encuentra en la Orden IET/543/2012, de 14 de marzo (BOE núm. 66, de 17 de marzo), por la que se determinan las condiciones técnicas que deben reunir los filtros de rayos ultravioleta destinados a ser instalados en el campo de visión del conductor en 180º hacia delante de los vehículos en servicio destinados a ser conducidos por **personas diagnosticadas de lupus.** En esa Orden se establecen las especificaciones que permiten la instalación de filtros de rayos ultravioleta en los cristales de las ventanillas laterales delanteras y parabrisas, a fin de dar solución a la demanda de las personas afectadas por esta enfermedad.

Los vehículos de alta gama cuentan con vidrios con filtros solares y sería interesante que fuera obligatorio instalarlos de serie en todos los vehículos.

<sup>1331</sup> El art. 18.2 del RGCir permite el uso de cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, durante la enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en vías abiertas para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas.

Se han producido denuncias por circular con una cartel de "Se Vende" en un vehículo porque perjudicaba la visión a través de los vidrios del vehículo.

#### 4. El conductor y los ocupantes<sup>1332</sup> de los vehículos están obligados<sup>1333</sup> a utilizar el cinturón<sup>1334</sup> de seguridad<sup>1335</sup>, cascos<sup>1336</sup> y demás elementos<sup>1337</sup> de protección<sup>1338</sup> y

<sup>1332</sup> El Decreto 2926/1974, de 3 de octubre (BOE núm. 253, de 22 de octubre), modificó el apartado VI del artículo 216 del Código de la Circulación, señalando: "Los automóviles de turismo, así como los vehículos comerciales derivados de los mismos con peso total máximo de dos mil kilogramos, capaces de sobrepasar en llano la velocidad de cuarenta kilómetros por hora, deberán estar provisto de cinturones de seguridad en sus asientos delanteros". La entrada en vigor fue a los 6 meses, es decir el 22 de abril de 1975.

El Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero de 1992) establecía en su art. 117, la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad tanto en vías urbanas como interurbanas por parte de los conductores y pasajeros, tanto en los asientos delanteros como traseros, de los turismos y asimilados y por el conductor y pasajeros de los asientos delanteros de los vehículos destinados al transporte de mercancías, con un peso máximo autorizado no superior a los 3.500 kilogramos, y de los vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho plazas de asiento, con un peso máximo autorizado que no supere las cinco toneladas.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre), modificó el artículo 117 del vigente Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre), incluyendo la obligatoriedad de que el conductor y los pasajeros de más de tres años de edad de los asientos equipados con cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados de **los vehículos destinados al transporte de personas de más de nueve plazas, incluido el conductor**. Su entrada en vigor fue el 06.09.2006, al día siguiente de su publicación en el BOE.

La Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Orden ITC 445/2006, de 14 de febrero, (BOE núm. 46, de 23 de febrero de 2006) incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2005/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor. Dicha Directiva señalaba la obligación de que todos los asientos de los autobuses nuevos matriculados a partir del 20 de octubre de 2007 dispongan de cinturón de seguridad o sistema de retención.

<sup>1333</sup> La Voz de Galicia en su edición de 26.09.2017 comenta que un conductor fue denunciado por llevar a su hijo de 4 años en las rodillas sujetando el volante mientras circulaba por el municipio de Pontearreas. La madre mientras tanto grababa la escena. Concluye la información diciendo que debido al riesgo, la Guardia Civil puso los hechos en conocimiento de la Fiscalía de Menores y del Fiscal de Seguridad Vial, por si debía tomarse otra medida cautelar o sancionadora.

<sup>1334</sup> Es importante que el Reglamento General de Circulación en su nueva redacción solucione el vacío legal que existe en la actualidad entre lo que dice la Ley y lo que dice la normativa de transporte en autobús en relación con los billetes o títulos de transportes de los niños: "los niños menores de cuatro años que no ocupan plaza no necesitan billete". En muchas empresas permiten ocupar plaza pagando el 50% del importe y, en ese caso, le expiden billete. Pero si no ocupa plaza está claro que va normalmente en el regazo de un adulto, que tendrá que llevar correctamente abrochado el cinturón de seguridad. Si el niño tuviera más de 3 años, pero todavía no hubiese cumplido cuatro, debería llevar el cinturón de seguridad, pero al no ocupar plaza iría sin ningún tipo de sujeción salvo las posibles manos del adulto. Por ello sería necesario alargar hasta cuatro años la exención de la obligatoriedad del uso del sistema de sujeción.

<sup>1335</sup> No sólo es infracción grave por infracción al artículo 76 h) sino que al igual que por no usar otros dispositivos de seguridad o conducir bajo los efectos de drogas o alcohol puede ser motivo para que la compañía de seguros rechace abonar la indemnización de la responsabilidad civil.

La Sentencia núm. 327/2016 de la Sala 1ª de lo Civil del TS desestimó el recurso de casación de un conductor que circulaba con un contenido de alcohol en sangre superior al permitido. La aseguradora formuló demanda de reclamación de cantidad en ejercicio de acción de repetición contra su asegurado por las cantidades satisfechas extrajudicialmente. El demandado tenía contratada póliza de seguro obligatorio y seguro voluntario por cuantía ilimitada. La aseguradora sostuvo que en las condiciones generales del seguro se excluyen para la modalidad de suscripción voluntaria, en el artículo 24, apartado d), las consecuencias de los hechos «que se produzcan hallándose el conductor asegurado en estado de embriaguez... Se considera que existe embriaguez cuando el grado de alcoholemia sea superior a 0,5 gramos...». El TS da la razón a la compañía de seguros porque en este caso constaba la firma del asegurado en una cláusula contenida en la póliza en la cual se hacía una referencia expresa, con la debida identificación por la designación del modelo, al documento de cláusulas limitativas, el cual fue aportado por la parte actora. Por otra parte, en el documento de cláusulas limitativas constaba la exclusión a que se hacía referencia debidamente destacada en letra negrita.

La Audiencia Provincial de Cantabria en sentencia de 31.08.2018 señala que las cláusulas limitativas de derechos deben cumplir, los siguientes requisitos:

- Estar destacadas de modo especial; y

- ser expresa y específicamente aceptadas por escrito por el asegurado.

La Sala estima que en este caso la exclusión por conducción en estado de embriaguez ciertamente está contemplada, pero no en las condiciones particulares de la póliza de referencia sino en las generales. Entiende que no basta con que figuren simplemente en las condiciones generales, sobre todo cuando estas tienen un formato uniforme, sin una mínima separación entre las mismas que permita distinguirlas siquiera visualmente.

Es también interesante en ese sentido una sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de la Unión Europea de 23 de octubre de 2012, ante una petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) en el procedimiento entre **un pasajero que iba de copiloto sin cinturón de seguridad** y la compañía de seguros que rechazaba hacerse cargo de la responsabilidad civil derivada del accidente de tráfico, que había provocado importantes lesiones en la cara y cabeza del pasajero.

Desestimada la demanda de indemnización por el tribunal competente de primera instancia, el afectado apeló ante el Tribunal Superior de Guimarães que fue quién elevó una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la UE, a fin de que éste determinara si esa disposición nacional portuguesa en la que se fundamentaba la negativa a pagar la indemnización era o no compatible con las Directivas comunitarias que regulan la protección de las víctimas de accidentes de circulación.

En la sentencia, el Tribunal de Justicia Europeo declara que las Directivas invocadas por el Tribunal portugués sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, **no se oponen a que las disposiciones nacionales permitan limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados** en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores.

En España, el artículo 1 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre; BOE núm. 267 del 05 de noviembre) en el caso de daños a las personas, exonera al conductor de responsabilidad "cuando se pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado".

En el artículo 10 señala que, "El asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir: a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacentes o sustancias psicotrópicas".

La DGT está estudiando, desde el verano de 2018, la posibilidad de que la aseguradora pueda ejercer el derecho de repetición contra un conductor si este utilizaba el móvil en el momento del accidente.

<sup>1336</sup> Los cascos se rigen por la norma ECE/ONU R22. Para saber exactamente a qué se refiere el art. 118.1 RGCir, con lo de cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente tenemos que remontarnos al Reglamento Número 22 (BOE núm. 300, de 15.12.1984) en el que y según el Acuerdo de Ginebra del 30 de marzo de 1958, se aprueban las condiciones de homologación de equipos y piezas de vehículos a motor.

La obligatoriedad del casco en las motocicletas y ciclomotores se retrasó notablemente frente a la exigencia del cinturón de seguridad, debido a las presiones de los fabricantes de los vehículos de dos ruedas, tal como reflejan unas declaraciones del entonces Director General de Tráfico, Sr. Martín Palacín recogidas por el periódico ABC de Madrid, de 29 de enero de 1986 (pág.34): "«Ya en el año 1981 -continuó Martín Palacín- se publicó un decreto sobre **la obligatoriedad del casco en estos vehículos**, que debía haber entrado en vigor en agosto de 1983; pero que **se suspendió atendiendo a la petición de la asociación de fabricantes de motos, porque decían que podía hundirse su mercado.**»

El Real Decreto 1467/1981 de 8 de mayo (BOE núm. 173, de 21 de julio), modificó el Código de la Circulación introduciendo en el artículo 16 un nuevo apartado que decía: "Los conductores y viajeros de motocicletas de cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos, con o sin sidecar, deberán utilizar casco de protección que corresponda cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas; los de motocicletas de cilindrada igual o inferior a 125 centímetros cúbicos y los conductores de ciclomotores únicamente cuando circulen por vías urbanas".

La Disposición transitoria primera indicaba que el uso del casco de protección para los conductores y pasajeros de motocicletas sería exigible al año de la entrada en vigor del Real Decreto y para los conductores (no dice nada de los pasajeros) de ciclomotores, a los dos años.

El 11 de agosto de 1982 (un año después de la entrada en vigor del RD 1467/1981) se convierte en obligatorio el uso de casco de protección para conductores o acompañantes de motocicletas de 125 o más c.c., tanto en vías urbanas como interurbanas. Para las motocicletas de cilindrada inferior a 125 c.c. y los ciclomotores se convierte en obligatorio en vías interurbanas.

El Real Decreto 3463/1983, de 28 de septiembre (BOE núm. 41, de 17 de febrero de 1984), en su Disposición Transitoria Primera dejaba en suspenso la obligatoriedad contenida en el apartado IV del artículo 16 del Código de la Circulación, relativa a la obligatoriedad de utilización de cascos de protección homologados para los conductores de ciclomotores que circularan por vías interurbanas y que, de acuerdo con la Disposición Transitoria

Primera del Real Decreto 1467/1981, era exigible a los dos años de su entrada en vigor. El pretexto fue: "por no haber concluido todavía los estudios que a tal efecto se realizan".

El artículo 118.1 del Real Decreto 13/1992, de 17 de enero (BOE núm. 27, de 31 de enero) por el que se aprobó el Reglamento General de Circulación establecía la exigencia de uso de cascos homologados o certificados por conductor y viajeros de motocicletas y por los conductores de ciclomotores (seguía sin obligar a los pasajeros) tanto en vías urbanas como interurbanas.

La Disposición Transitoria Tercera establecía que en el caso de los ciclomotores la obligación de utilizar casco por parte de los conductores, se exigiría a partir del día 1 de septiembre de 1992.

La Ley 43/1999, de 25 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo (BOE núm. 283, de 26 de noviembre), estableció en su artículo quinto que: "Los conductores y, en su caso, los ocupantes de bicicletas estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías interurbanas bajo las condiciones que reglamentariamente se establezcan".

El Reglamento General de Circulación 1428/2003, en su texto original, exigió en su artículo 12, el casco también para los pasajeros de ciclomotores y permitió transportar un menor de hasta siete años en una bicicleta de dos ruedas, en este último caso sin exigir el casco. Sin embargo, el artículo 118.1 obligó a llevar casco a los ciclistas y en su caso, a sus pasajeros, en las vías interurbanas, salvo excepciones. Entró en vigor el 23 de enero de 2004.

La Ley 6/2014, de 7 de abril (BOE núm. 85, de 8 de abril), por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial introdujo la obligación de que los menores de 16 años que condujesen una bicicleta utilizasen el casco en las vías urbanas. Recordemos que para llevar un menor de hasta 7 años en un ciclo, éste siempre tiene que viajar con casco y el conductor tiene que ser mayor de edad (art. 12.1 RGCir). Ahora en una población podemos ver a un adulto circular en una bicicleta sin casco y al menor que lo acompaña ir con él, lo cual no es un buen ejemplo para el menor.

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre (BOE núm. 212, de 5 de septiembre), modificó el artículo 118.1 del Reglamento General de Circulación obligando desde el 06.09.2006 (al día siguiente de su publicación en el BOE también a los conductores y pasajeros de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», a utilizar adecuadamente cascos de protección homologados, cuando circulasen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

En España no existe una exención del uso del casco por razones religiosas. En algunos países, como Australia, la comunidad sij ha conseguido esa exención, ya que al llevar turbante es imposible utilizar un casco que se ajuste al mismo.

<sup>1337</sup> En lo que se refiere a las motocicletas se aplica el Reglamento (UE) 2016/425 relativo a los equipos de protección individual (EPI), aunque los cascos y visores se rigen por la Norma ECE/ONU R22-05 y están excluidos del campo de la aplicación de ese reglamento. Aunque por el momento solo el casco es obligatorio, los fabricantes cuentan con una serie de normas que deben cumplir en la fabricación. En las etiquetas podremos encontrar:

- EN 1621\_1: Norma certificación protecciones anti impactos en la zona de hombros, codos y antebrazos.
- EN 1621\_2: Norma certificación protecciones anti impactos en la zona de la espalda.
- EN 17092: Norma actual de protección de prendas de vestir para motociclistas.

<sup>1338</sup> Desde el 01.03.2018 es obligatorio que todos los automóviles nuevos producidos en la Unión Europea vengan provistos del sistema de alerta inmediata (e-call) que llama automáticamente al 112 cuando se produce un accidente, aunque también puede activarse manualmente. Esta obligación viene contenida en el Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2015 (DOUE núm. 123, de 19 de mayo).

Lo curioso es que puede tener efectos colaterales inesperados. La publicación alemana digital: <https://www.shz.de>, se hace eco el 28.04.2019 de un aviso automático al 112 al producirse un accidente. Aunque el conductor no resultó herido, el vehículo envió un mensaje automático al fabricante, indicando donde había tenido lugar la colisión y esa información fue compartida inmediatamente con el centro de rescate de accidentados y con la policía de Kiel. Los agentes de tráfico localizaron poco después al conductor en casa de unos amigos y lo sometieron a la prueba de alcoholemia que dio positivo con una tasa de 1,19 mg/l en aire espirado que equivale a 2,38 g/l en sangre, un nivel sumamente elevado dado que el límite es de 0,5 g/l, al igual que en España. Esos niveles se confirmaron con dos muestras de sangre. Además, el joven tuvo que entregar su permiso de conducir. También sería un elemento de protección el reposacabezas o apoyacabezas, ya que con estos nombres figura en la normativa de tráfico o "salvacuellos", tal como aparece en algún folleto de la DGT. Incluso debiera establecerse reglamentariamente como debe ir colocado para conseguir su máxima eficacia.

**dispositivos<sup>1339</sup> de seguridad<sup>1340</sup> en las condiciones<sup>1341</sup> y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente<sup>1342</sup>. Los conductores profesionales<sup>1343</sup> cuando**

<sup>1339</sup> Entre estos dispositivos se encuentran los asientos adicionales para niños que viajan de pasajeros en bicicletas. Deben estar homologados de acuerdo con la norma EN 14344.

Sería interesante que aclarase si los triángulos de preseñalización de una avería son dispositivos de seguridad o elementos de protección porque entonces no utilizarlos o hacerlo inadecuadamente sería una infracción grave de acuerdo al art. 77.h) del TRLTSV.

<sup>1340</sup> También es infracción no desconectar el airbag frontal cuando viajen menores en el asiento delantero ya que además de poner en situación de peligro al menor se está utilizando inadecuadamente un dispositivo de seguridad (art. 117.2c) del RGCir. El responsable de la infracción es el conductor.

<sup>1341</sup> El diario montañés en su edición digital de 20.12.2013 comenta una denuncia por parte de la Guardia Civil de Tráfico a un pasajero que iba en la parte de atrás de un turismo por circular "inclinado hacia adelante con la espalda totalmente separada del respaldo". El afectado comenta que lo hacía para estirarse a causa de una prótesis de cadera y para escuchar a los compañeros de viaje que iban delante. En la denuncia figura que no llevaba el cinturón correctamente abrochado pero el afectado afirma que eso no es cierto, pero que el agente lo denunciaba porque al ir inclinado hacia adelante iba holgado.

<sup>1342</sup> **Estas obligaciones también figuran en el art. 47 TRLTSV.** Por otra parte, el art. 76 TRLTSV dispone que es una infracción grave:" h) No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección".

**El desarrollo reglamentario está contemplado en los artículos 117, 118 y 119 del RGCir.**

**El art. 119.2 RGCir** deja claro que las exenciones reglamentarias de la obligación del uso del cinturón de seguridad de los conductores de taxis cuando estén de servicio, de los distribuidores de mercancías, de los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia o los profesores de autoescuela, sólo se aplican cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales (salvo los taxistas cuando circulen en áreas urbanas de grandes ciudades). El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") en su publicación "Áreas Urbanas en España 2018, señala que "se han delimitado un total de 86 áreas mayores de 50.000 habitantes (uni o plurimunicipales) que agrupan un total de 753 municipios en los que viven más de 32 millones de habitantes según el Padrón Municipal de Habitantes de 2017".

Un tramo periurbano de una carretera (o abreviadamente carretera periurbana) es según el Norma 3.1-IC Trazado: "Parte de una carretera cuya zona de dominio público es colindante por una margen con suelos clasificados por el planeamiento vigente como urbanizados (según Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.). A estos efectos, también tendrán la consideración de periurbano los tramos de cuatro kilómetros (4km) anteriores y posteriores a un tramo urbano de la misma carretera, cuando este tenga una longitud superior a un kilómetro (>1km)".

En el caso de los vehículos de servicio de urgencia sorprende que si un vehículo de policía realiza un servicio normal el conductor y sus acompañantes estén obligados a ponerse el cinturón y sin embargo si están en servicio de urgencia, donde aumentan mucho las posibilidades de salirse de la vía o de colisionar están exentos.

También es llamativo que se exima a todos los conductores de utilizar el cinturón al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento, porque si un conductor es alcanzado cuando está estacionando, es más peligroso, que salga disparado contra la luna delantera que quede en su posición por llevar el cinturón.

Un escrito del 01.02.2018 del Jefe de la Unidad de Normativa de la DGT indica que los conductores de VTC no están exentos de la obligación de utilizar el cinturón por no figurar esa posibilidad en la normativa de tráfico.

**El art. 117 RGCir** se ocupa de los cinturones de seguridad y de los sistemas de retención infantil. En este último caso exige en su punto 4) que se coloquen de acuerdo con las instrucciones del fabricante. En Estados Unidos se recomienda su utilización en sentido contrario (a contramarcha) hasta los 2 años, edad que se eleva a 4 años en los casos de Noruega y Suecia. Los datos de esos tres países muestran que los niños que viajan en sillas infantiles orientadas hacia adelante sufren lesiones en la cabeza, cuello, pecho y abdomen que no sufrirían si las sillitas estuvieran orientadas hacia atrás. Por su parte el informe de 8 de julio de 2011 sobre la seguridad vial europea 2011-2020, recomienda en su punto 103 que, hasta la edad de tres años, se instale a los niños en asientos adecuados orientados hacia la parte posterior.

Frente a la creencia de que los SRI a contramarcha siempre dan mejor resultado, en el caso de niños hasta 4 años, debemos tener en cuenta que no todas las colisiones son frontales, que es el tipo de accidente donde ofrecen mejores resultados, ya que por ejemplo en el ámbito urbano la mayoría son por alcance a baja velocidad o laterales (en los cruces) y estas últimas son aún más peligrosas que las frontales.

Por ello, lo ideal sería contar con SRI en contramarcha en viajes interurbanos y sillas mirando hacia adelante en recorridos urbanos.

**El art. 118.1 RGCir** establece: “Los conductores de bicicletas y, en su caso, los ocupantes estarán obligados a utilizar cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, o por razones médicas que se acreditarán conforme establece el artículo 119.3, o en condiciones extremas de calor”.

Es de lamentar que el Anexo IV RGCond no señale las enfermedades que justificarían la exención del uso del casco.

También señala que “los pasajeros de motocicletas deben utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados en vías urbanas e interurbanas pero también indica que cuando las motocicletas cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas”.

En una motocicleta con sidecar, salvo que tenga estructura de autoprotección, el pasajero o pasajeros (pueden viajar dos personas en el sidecar según el Reglamento (UE) 168/2013) debieran llevar puesto el casco, además del cinturón, ya que una salida de vía podría ser trágica para el pasajero si se golpease la cabeza. El Reglamento General de Vehículos no define lo que es una estructura de autoprotección, aunque de la lectura de la normativa de tráfico parece que se trata de una estructura que debe estar situada encima de la cabeza del conductor y, en su caso, del pasajero o pasajeros y abarcar, al menos, parte del costado del vehículo. El que permita, en esos casos, viajar sin casco, no implica que no se puedan llevar también, siempre que se siga utilizando el cinturón de seguridad.

En el **artículo 119 RGCir** se enumeran los conductores que están exentos del uso del cinturón. En esas exenciones hay también algunos matices dignos de destacar: Habla de exención en el uso del cinturón de seguridad “por razones médicas graves o discapacitadas” sin que quede claro que son “razones médicas discapacitadas” o que son “razones discapacitadas”. Debía haber indicado “por razones médicas graves o por alguna discapacidad que le dificulte su utilización”. También afirma que todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial y no nos aclara nada en el caso de que el certificado venga de un país fuera de la UE. También, en el caso de los cinturones, el art. 119 indica que no sirve un certificado expedido por un médico, sino que debe expedirlo la autoridad competente de un Estado miembro de la UE que se ocupe de la salud, por ejemplo, la Seguridad Social, y en ese certificado no se contempla un período de validez. Respecto al casco, primero afirma que de acuerdo al art. 118.1) del RGCir, se exige el mismo certificado y en las mismas condiciones, pero luego dice que este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente, con lo que, en el caso del casco, a diferencia del cinturón de seguridad, si se exige un período de validez y que el médico esté colegiado y ejerza su profesión, aunque al haber indicado “en las mismas condiciones” no queda claro si en caso del casco basta con ese certificado médico o también tiene que aportar uno firmado por la autoridad sanitaria.

La Orden del Ministro del Interior de 8 de febrero de 1993 (BOE núm. 39, de 15 de febrero) por la que se da cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva del Consejo de Comunidades Europeas 91/671/CEE, de 16 de diciembre (DOCE de 31 de diciembre), relativa a la utilización del cinturón de seguridad en la circulación de vehículos a motor, señaló que el certificado médico oficial debía expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio y debía incorporar el símbolo que aparece en la Orden.

En el 2008 la DGT confirmó que la Orden de Interior seguía vigente, que los certificados debían indicar el inicio y fin de su validez, ir firmados por el facultativo que los expidiese con su número de colegiación, disponiendo además del logotipo previsto en la Orden, que pese a los años transcurridos aún no figura en los Certificados, por lo que se estudiarían caso por caso los certificados aportados por las personas denunciadas por no hacer uso del cinturón de seguridad para así determinar su validez, aunque no se ajusten exactamente al contemplado en la Orden Ministerial, recordando además que dicho certificado deberá ser portado en todo momento por los interesados para así poder mostrar el mismo al Agente que se lo requiera.



Este es el dibujo que aparece en la Orden Ministerial que reproduce el que figura en la Directiva del Consejo 91/671/CEE, y que debiera verse en los certificados médicos. Lleva un aspa para indicar que está exento de utilizar el cinturón.

Aunque el certificado médico no tenga fecha de caducidad conviene que esté actualizado también en el caso de las enfermedades crónicas ya que le proporciona mayor credibilidad al conductor o al acompañante, por ejemplo, en la exención del uso del cinturón de seguridad. Además, entre las excepciones del art. 119 RGCir no se contempla que estén exentos del uso del cinturón de seguridad los viajeros que abandonen un momento el

**presten servicio público<sup>1344</sup> a terceros no se considerarán<sup>1345</sup> responsables<sup>1346</sup> del incumplimiento de esta norma por parte de los ocupantes del vehículo<sup>1347</sup>.**

<sup>1348</sup> (Culpas concurrentes en caso de no utilizar o hacer un uso inadecuado de los elementos de protección).

---

asiento, por ejemplo, para ir al servicio en un autocar de larga distancia o los pasajeros de los autobuses o autocares de corta distancia en los que se permite que viajen pasajeros de pie. En la excepción contemplada, en ese mismo artículo, para los distribuidores de mercancías (donde debía añadir, incluidos los repartidores de correo) cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros, no se señala una distancia en metros como sucede en varios países europeos donde se cita “100 metros o menos”.

En Alemania (art. 21a StVO) también exceptúa del uso del cinturón a los pasajeros que viajan en autobuses que están autorizados para transportar personas de pie, a los que en un autobús de más de 3,5 t abandonan un momento el asiento y al personal que acompaña en los autobuses a personas con necesidades especiales y que por ello está obligada a abandonar frecuentemente el asiento.

<sup>1343</sup> La disposición adicional tercera indica quien es un conductor profesional a efectos de esta Ley. También encontramos la definición de “conductor profesional” en el punto 3 del Anexo I del TRLTSV. Los conductores de Uber y Cabify también tendrían la consideración de conductores profesionales.

<sup>1344</sup> Por ello, en los taxis es responsabilidad de los pasajeros ponerse el cinturón de seguridad. La definición de servicio público la encontramos en el Reglamento General de Vehículos, en el Anexo II. D): “El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración”.

<sup>1345</sup> No son los conductores profesionales quienes tienen que deducir por sí mismos que no son responsables, por eso sería mejor que dijese “no serán considerados responsables”.

<sup>1346</sup> Leyendo este apartado parece que se puede sancionar a una persona por llevar un menor en un taxi sin dispositivo de retención infantil contradiciendo lo que señala el art. 119.2a) del Reglamento General de Circulación.

<sup>1347</sup> Es una mala redacción porque parece dar a entender que los conductores particulares sí son responsables. Además, debe tenerse en cuenta que servicios públicos a terceros sólo los pueden prestar conductores profesionales. En el caso de menores el responsable solidario en cuanto a la multa económica sería el tutor, padre, acogedor o guardador legal y no el taxista.

<sup>1348</sup> Si no se lleva puesta la adecuada protección, las compañías de seguros pueden reducir hasta en un 75% las indemnizaciones en caso de siniestro vial. Es decir, cuando no se lleva el casco y el cinturón o se usa de manera inadecuada cuando sea obligatorio, e incluso cuando no se utilicen los equipos de protección individual (EPI). El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 05.11.2004) dispone en su art. 1.2) que “se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo de un 75%”. La compañía de seguros aduce en esos casos que se incumple la normativa de seguridad y se provoca la agravación del daño.

Tengamos en cuenta que no está tipificada en el TRLTSV la sanción a los motoristas que van en bermudas y camiseta, ya que no se ocupa de los equipos de protección individual, siempre que lleven calzado cerrado (les permite controlar el vehículo) y casco homologado abrochado o integral.

Aunque el art. 13.4) TRLTSV establece que “El conductor y los ocupantes de los vehículos están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, cascos y demás elementos de protección y dispositivos de seguridad en las condiciones y con las excepciones que, en su caso, se determine reglamentariamente”, debemos tener en cuenta que esos reglamentos a los que se refiere no tienen que estar necesariamente relacionados con la normativa de tráfico y que puede tratarse de reglamentos en materia de seguridad.

De hecho, es aplicable la normativa de seguridad a los motoristas desde mayo de 2018 a través del Reglamento UE 2016/425. En ese Reglamento también se mencionan como opcionales los chalecos inflables. En las diferentes prendas que debe llevar el motorista tiene que ir cosida una etiqueta del EPI correspondiente.

Por razones de seguridad vial, **se podrá prohibir**<sup>1349</sup> la ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla<sup>1350</sup>, en los términos que se determine reglamentariamente<sup>1351</sup>.

---

<sup>1349</sup> Desde el 1 de octubre de 2015, los menores que midan 1,35 metros o menos deberán viajar en los asientos traseros del vehículo, en su correspondiente sistema de retención Infantil (SRI) [con lo que si lo lleva colocado un menor adolescente debiera denominarse sistema de retención infanto-juvenil (SRIJ)]. **Esta novedad surge de la modificación del artículo 117 del Reglamento General de Circulación**, mediante el RD 667/2015, de 17 de julio (BOE núm. 171, de 18 de julio). Esta modificación fue aclarada a través de la Instrucción 15/S-139 de la DGT. En esta modificación se establecen tres excepciones: a) que las plazas traseras ya estén ocupadas por otros menores de edad de estatura no superior a 135 cm, b) que no sea posible instalar todas los SRI (sillas) necesarios por no existir suficiente espacio físico en el vehículo (por ser las otras sillas muy anchas o el vehículo estrecho) o resultar imposible colocar SRI y c) que se trate de un vehículo biplaza (por ejemplo microcoches, vehículos deportivos, algunos históricos o los mixtos adaptables) y por ello no disponga de asientos traseros.

Si no caben más que dos sillitas en los asientos traseros se puede instalar una en el asiento del copiloto. Si esa sillita está orientada hacia adelante no hay que desactivar el airbag (art. 117.3 RGCir).

De la lectura del precepto del RGCir parece que en un vehículo mixto adaptable no puede viajar en el asiento del copiloto un menor que necesite un sistema de retención infantil, cuando se le hayan tumbado los asientos traseros para aumentar la capacidad de carga, ya que en ese caso el vehículo dispondría de asientos traseros, aunque no estarían disponibles para viajar.

Siguen vigentes la exención del art. 119 del RGCir como sucede en un taxi cuando circula en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, ya que se le permite transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 cm sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y peso, siempre que ocupen un asiento trasero.

No se ha tenido en cuenta la posibilidad de que en un turismo corriente un bebé pueda viajar en el asiento del copiloto en posición invertida en el caso de que vaya un adulto solamente.

En la nueva redacción se ha olvidado el legislador de prohibir que viajen menores de 3 años en los turismos (y similares) y en los vehículos de mercancías que no cuenten con cinturones de seguridad.

La Instrucción 06/S-87 de 4.10.2006 recuerda que la Disposición Adicional Segunda del Reglamento General de Circulación no obliga a que los vehículos lleven cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados si en el momento de su matriculación no estaban obligados a ello y llega a la conclusión de que "otros sistemas de retención" no incluye a los sistemas de retención infantil, por ser de carácter móvil, y que por lo tanto es obligatoria su utilización independientemente de la fecha de matriculación del vehículo.

Además, el primer apartado de esa Disposición Adicional Segunda dice que no es obligatorio utilizar los cinturones de seguridad "en aquellos vehículos que no los tengan instalados". Tenía que haber indicado que "no los tuviesen instalados de origen" y una fecha, a partir de la cual ya eran obligatorios.

Curiosamente, el artículo 117.5) señala que "la falta de instalación de los cinturones de seguridad" es sancionable. Esta reforma se hizo para dar cumplimiento a las exigencias contenidas en la Directiva 2014/37/UE de la Comisión de 27.02.2014 que modificó la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de los cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

<sup>1350</sup> La Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, modifica y cambia el nombre de la Directiva 91/671/CEE, que pasa a denominarse: "Directiva del Consejo de 16 de diciembre de 1991 relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos" (abandonando el límite anterior de 3.500 kg). Esta Directiva fue modificada de nuevo por la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014. Existe una versión consolidada en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:01991L0671-20140320&from=EN>

Ahora establece en su art. 1 que son obligatorios los cinturones y los dispositivos de retención en todos los vehículos de motor de las categorías M (M1, M2 y M3) de transporte de personas y N (N1, N2 y N3) de transporte de mercancías, en todos los casos con un peso máximo que supere 1 tonelada y que tengan una velocidad máxima por construcción superior a 25 kilómetros por hora.

Dispone que cuando no estén provistos de dispositivos de seguridad no podrán viajar niños menores de tres años, y que como norma general, los niños de 3 años o más y de estatura inferior a 150 cm no deberán ocupar un asiento delantero, salvo que el Estado miembro permita que en su territorio los niños con una altura de 135 hasta 150 cm puedan viajar con un cinturón de seguridad para adultos.

<sup>1351</sup> Art. 117 del RGCir que incorpora a nuestro ordenamiento jurídico las previsiones establecidas en la Directiva 91/671/CEE del Consejo y sus modificaciones, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

## 5. Queda prohibido circular con menores de doce años<sup>1352</sup> como pasajeros de ciclomotores<sup>1353</sup> o motocicletas<sup>1354</sup>, con o sin sidecar<sup>1355</sup>, por cualquier clase de vía.

El TRLTSV debiera tener en cuenta la salud de los pasajeros. El 09.01.2018 la agencia EFE informaba que la Organización Médica Colegial (OMC) y el Comité Nacional para la Prevención del Tabaquismo (CNPT) han presentado un Decálogo a los portavoces de los Grupos Parlamentarios de PP, PSOE, Ciudadanos y Podemos para avanzar e impulsar la prevención y el control del tabaquismo solicitando entre otras medidas que no se permita fumar en los vehículos en presencia de niños o mujeres embarazadas.

En España al no establecerlo el TRLTSV, las C.C.A.A. aprovechan sus leyes de adicciones para ampliar los espacios sin tabaco. Así, por ejemplo, la Ley 1/2016, de 7 de abril, del País Vasco, de Atención Integral de Adicciones y Drogodependencias, en su art. 40.2t) prohíbe fumar en las estaciones de autobuses, salvo los espacios que se encuentren por completo al aire libre, vehículos o medios de transporte colectivo urbano e interurbano, vehículos de transporte de empresas, taxis, ambulancias, funiculares y teleféricos.

El Gobierno Balear quiere aprobar una nueva Ley de Adicciones en 2018 para prohibir fumar en vehículos en los que viajen menores.

El 13 de marzo de 2014, la reina inglesa sancionó una modificación a la “ley de familias y de niños” que entre otros cambios estableció la prohibición de fumar en Inglaterra (en el resto del Reino Unido están en marcha iniciativas similares) en los vehículos que lleven pasajeros menores de 18 años, aunque falta su desarrollo reglamentario.

En Estados Unidos son varios los Estados que prohíben fumar en los vehículos si hay niños presentes. Los primeros Estados en adoptar estas leyes fueron Arkansas y Luisiana en 2006, a los que se sumaron Puerto Rico (Estado libre asociado), California, Maine, Utah y Oregón, aunque varía entre ellos la edad de los niños que se tiene en cuenta para la prohibición ya que, dependiendo del Estado, puede ser aplicada hasta que cumplan 18 años.

En Canadá son también numerosas las provincias que prohíben fumar estando presentes en el vehículo menores de 16 años.

Desde diciembre de 2014 no es posible fumar en un vehículo que transporte menores en todos los Estados de Australia.

En Francia no se prohíbe tener un cigarrillo en la mano, lo que se sanciona según el art. R412-6 es que el cigarrillo impida una conducción correcta, es decir, que el conductor pueda ejecutar cómodamente y sin demora las maniobras necesarias para conducir con total seguridad. Son los agentes de tráfico quienes tienen capacidad para juzgar si se puso en riesgo la conducción. En los últimos años se efectuaron algunas denuncias, pero la mayoría fueron sobreseídas.

<sup>1352</sup> Los menores de 12 años si no van con el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos no pueden viajar ni en ciclomotor ni en motocicleta.

A las autorizaciones paternas le es de aplicación la normativa del Código Civil relativa a las relaciones paternofiliales (artículos 154 y siguientes) y a la tutela, curatela y guarda de los menores (artículos 215 y siguientes). También para autorizar a alguien en concreto a transportar a un menor de más de 7 años en moto o ciclomotor, deberá aportar **una autorización para menor de edad**, incluyendo DNI del tutor + DNI del menor y si este no tuviese DNI, debemos recordar que en el Pasaporte de los padres puede inscribirse al menor que quedaría de esa forma identificado + el Libro de Familia, (en caso de no portar los originales, debe llevarse una fotocopia compulsada). Se puede descargar un modelo de autorización en: <https://www.wonder.legal/es/creation-modele/autorizacion-menor-edad>

Al exigir el art. 12.2) del RGCir que sea mayor de 12 años nos encontramos con la duda de si puede viajar el día que cumple los doce años. La única norma sobre aplicación de edades el día en que se nace la tenemos en el artículo 315 del Código Civil: “La mayor edad empieza a los dieciocho años cumplidos. Para el cómputo de los años de la mayoría de edad se incluirá completo el día del nacimiento”.

<sup>1353</sup> Indica que si viajase un menor en un cuadríciclo ligero, al tener este la consideración de ciclomotor, según la definición 9.c) del Anexo I TRLTSV, tendría utilizar un casco de protección, pero el art. 118 RGCir aclara esta duda, ya que señala que si el cuadríciclo ligero cuenta con estructura de autoprotección y está dotado de cinturón de seguridad y así consta en el certificado de características del ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas

<sup>1354</sup> Un vehículo de motor de dos ruedas si transporta un pasajero deberá estar provisto de un sistema de retención para pasajeros, sistema que consistirá en una correa o uno o varios agarraderos (asideros), de acuerdo a lo dispuesto en la Directiva 2009/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas.

<sup>1355</sup> Da a entender que existen también ciclomotores con sidecar. El Reglamento General de Conductores no prohíbe expresamente la presencia de sidecar en ciclomotores y motocicletas, pero el Reglamento General de

Excepcionalmente<sup>1356</sup>, **se permite esta circulación a partir de los siete años**<sup>1357</sup>, siempre que los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos<sup>1358</sup>, utilicen casco<sup>1359</sup> homologado<sup>1360</sup> y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente<sup>1361</sup>.

<sup>1362</sup> (Menores transportados en bicicletas).

<sup>1363</sup> (Animales viajando en ciclomotores y motocicletas).

---

Vehículos al ocuparse en su art. 16 de los dispositivos obligatorios de alumbrado y señalización óptica sólo parece contemplar la posibilidad de que los sidecars vayan adosados a motocicletas.

Dado que el Reglamento (UE) núm. 168/2013 («DOUE» núm. 60, de 2 de marzo), que entró en vigor el 01.01.2016, en su art. 4, dedicado a las categorías de los vehículos sólo contempla que las motocicletas puedan llevar un sidecar (Vehículos de categoría L4e) y este reglamento es de aplicación en toda Europa, debemos concluir que los ciclomotores no pueden llevar sidecar.

En el Anexo I de este reglamento, al ocuparse de la categoría L4e, indica las motocicletas con sidecar pueden transportar un máximo de 2 plazas en la motocicleta, es decir, conductor y pasajero y otras dos en el sidecar.

Esas motos incluso pueden llevar remolque siempre que no supere el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones: a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad; b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48 y c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En cualquier caso, habría que observar en la ficha técnica la MMA de la motocicleta y su capacidad de arrastre.

Nada impide que se puedan transportar animales en el sidecar siempre que no interfieran negativamente con el conductor y estén sujetos convenientemente.

<sup>1356</sup> Sobre el término “excepcionalmente”. No tiene sentido que diga eso y luego dé todo tipo de facilidades para transportar un menor.

<sup>1357</sup> En este caso, si la motocicleta tuviese sidecar parece que podrían viajar tres menores, uno detrás del conductor y dos en el sidecar, si éste dispusiese de dos plazas. Como vimos, el Reglamento (UE) núm. 168/2013 indica en su Anexo I, al ocuparse de la categoría L4e, que una motocicleta con sidecar puede transportar un máximo de 2 plazas en la motocicleta, es decir, conductor y pasajero y otras dos en el sidecar.

<sup>1358</sup> El Reglamento General de Circulación debiera aclarar cómo se comprueba la autorización de los padres o del tutor, es decir si basta con una fotocopia del DNI y una autorización por escrito o si debe sellarse en una Jefatura de Tráfico o tramitarse a través de un juzgado o notaría. Lo ideal sería llevar una “Autorización de actividad para menor de edad” + el DNI del tutor + el DNI del menor (si no tiene, hay que tener en cuenta que en el Pasaporte de los padres puede inscribirse al menor y por lo tanto ya “tiene documento de identificación”) + Libro de Familia, (en caso de que algún documento no sea original se deben llevar fotocopias compulsadas).

Podemos ver que exige la autorización de ambos, del padre y de la madre o del tutor y en este caso para mantener la concordancia debía añadir “o la tutora”. Dado que el riesgo es igual, independientemente del parentesco, parece que la norma trata de trasladar la responsabilidad a los padres o tutores de acuerdo con el artículo 72 de la Ley.

<sup>1359</sup> La ley obliga a los menores a utilizar casco, aunque circulen en una motocicleta o sidecar con estructura de autoprotección lo que se contradice con lo dispuesto en el art. 118.1 del RGCir.

<sup>1360</sup> Si viajan en sidecar y éste cuenta con cinturón de seguridad, parece obligar a llevar casco también. En este caso no se tiene en cuenta la altura del menor o menores que viajen en el sidecar por lo que utilizaría el cinturón de seguridad con un elevador si fuese necesario. Si no lleva instalado cinturón de seguridad, el menor viajaría simplemente con el casco.

<sup>1361</sup> Artículo 12 del Reglamento General de Circulación.

<sup>1362</sup> El art.12.1) RGCir señala que “Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad (en Alemania basta con tener 16 años), un menor de hasta siete años en asiento adicional (lo mismo que en Alemania, aunque allí si el niño es discapacitado está excluido de ese límite de edad) que habrá de ser homologado”. Vemos que no exige que el menor viaje detrás del conductor y por ello, a diferencia de los ciclomotores y motocicletas, puede hacerlo entre el conductor y el manillar siempre que vaya en un asiento homologado. Donde no pueden viajar es en el remolque, ya que lo prohíbe el apartado 4 de este artículo, o en una estructura, tipo compartimento de carga, colocada dentro de la bicicleta, a no ser que se trate de un asiento homologado o se trate de una silla de bebé que forma parte integrante de cierto tipo de ciclos, ya que ese asiento sí estaría homologado.

<sup>1363</sup> El Código de Circulación australiano prohíbe llevar expresamente animales entre el conductor y el manillar mientras el RGCir en su art. 12.2b) señala que “En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta” pero no prohíbe llevar

**6. Se prohíbe instalar o llevar<sup>1364</sup> en los vehículos inhibidores<sup>1365</sup> de radares<sup>1366</sup> o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos<sup>1367</sup> encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico<sup>1368</sup>, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad<sup>1369</sup>. Asimismo se prohíbe **llevar en el vehículo****

*expresamente a un animal, aunque podría ser de aplicación lo dispuesto en el art.18 RGCir sobre la adecuada colocación de los animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. El agente de tráfico que denunciase a un conductor en estas circunstancias debiera hacer constar la interferencia que observase. Esa interferencia, aunque no lo señale el RGCir, debe ser negativa, es decir, debe suponer un riesgo para la seguridad vial.*

<sup>1364</sup> *Debiera indicar "llevar instalados" o "llevar en estado operativo" o "cuando su instalación tenga como propósito eludir...". Al no estar prohibida su comercialización, un transportista podría llegar a ser sancionado por "llevar" esta mercancía, aunque fuese destinada a la exportación a un país en el que no se prohíban los inhibidores. Lo mismo sucedería si se transportase a una Academia de enseñanza de electrónica, aunque estuviera en una caja sin abrir, y también sería de aplicación a una dotación de agentes de tráfico que lo incautase y lo llevaran en su vehículo.*

*El artículo 77h) señala que es infracción muy grave **llevar instalados** inhibidores y no indica nada sobre llevarlos simplemente. Lo mismo sucede en la tabla del Anexo II que contempla los puntos que se descuentan con cada infracción.*

*El art. 18 RGV indica: "3. Se prohíbe que en los vehículos se **instalen** mecanismos o sistemas, se **lleven instrumentos** o se acondicionen **de forma encaminada a eludir la vigilancia** de los agentes de tráfico, ...", y en relación con este también podemos citar el art. 10.i.j (sobre inmovilizaciones) según el cual procede la inmovilización cuando "el vehículo **esté dotado** de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad...".*

*Con lo cual vemos que resulta muy poco afortunado haber puesto el término "llevar", sin matices, en este artículo de la Ley.*

<sup>1365</sup> *Constituye una infracción muy grave [art. 77 h)] que tiene asociada, de manera específica y especial, una multa de 6.000 euros [art. 80.2 c)] y la pérdida de 6 puntos (apartado 5 del Anexo II).*

*El periódico inglés "The Sun" en su edición de 23.04.2008 (<https://www.thesun.co.uk/news/6126475/driver-jailed-flipping-camera/>), informa que un conductor británico fue condenado a una pena de prisión de 8 meses y a un año de suspensión del permiso por obstrucción a la justicia, por llevar conectado un inhibidor de radar y además hacerle hasta tres veces "la peineta" a las cámaras de video de la policía. Los agentes que investigaron el delito no pudieron determinar a qué velocidad circulaba, pero encontraron el inhibidor, en un río, cerca del domicilio del conductor.*

<sup>1366</sup> *Los agentes de tráfico tienen medios para detectar el uso de un inhibidor aún sin parar el vehículo y si lo consideran oportuno también podrán acompañar al infractor a un taller designado por ellos (art. 104.3 TRLTSV) para desinstalar el inhibidor..., debiendo el infractor asumir los costes de esta operación.*

<sup>1367</sup> *"Cualesquiera" debiera ir detrás del sustantivo.*

<sup>1368</sup> *La redacción sería más apropiada si dijese "tanto los sistemas de control como los de vigilancia de las infracciones de tráfico". Así, si alguien altera con un ordenador paneles de mensajes variables no podría ser sancionado por este artículo sobre todo si los mensajes se refiriesen a informaciones sobre el estado de la vía, distancias, consignas de seguridad vial, planes de seguridad vial puestos en marcha por las autoridades, etc.*

<sup>1369</sup> *Lo que se está viendo es que las redes sociales y los móviles permiten informar con extraordinaria rapidez de la situación de los radares móviles. Por ello, la Guardia Civil cambia al mismo ritmo la ubicación de estos radares para que no dé tiempo a que se difunda dónde están colocados e incluso sus agentes tienen instaladas aplicaciones que les permiten conocer que es lo que se está difundiendo. Esta circunstancia va a obligar a que se potencie la utilización del helicóptero y de drones para detectar infracciones, especialmente de velocidad y de prioridad de paso. Con el mismo fin la DGT está instalando radares portátiles pequeños que funcionan sin cables y pueden instalarse en cualquier vehículo, en un trípode, en el guardarraíl o esconderse tras un arbusto.*

*En este apartado también estaría incluido el dar ráfagas de luz advirtiendo de la presencia de los agentes o de la ubicación de un radar móvil. La Guía Codificada de Infracciones de Tráfico sanciona como infracción leve con 80 € por infracción al artículo 43.1) del TRLTSV y al 100.2) del RGCir.*

*Es importante que en una próxima modificación de la Ley de Seguridad Vial se prohíban este tipo de avisos por las redes sociales entre conductores. Hay que tener en cuenta que al avisar de la presencia policial no sólo se está colaborando con posibles infractores sino avisando a posibles delincuentes (asaltantes de viviendas, contrabandistas, narcotraficantes...) de la presencia policial, es decir, no sólo se pone en riesgo la seguridad vial al hacer todo tipo de maniobras evasivas sino también la seguridad ciudadana.*

*Una circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, pide que se le informe sobre las APP de uso compartido y otras herramientas que avisen*

## **mecanismos de detección de radares o cinemómetros**<sup>1370</sup>.

Quedan excluidos de esta prohibición los **mecanismos de aviso**<sup>1371</sup> que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

<sup>1372</sup> (Señal informando de la existencia de un radar fijo).

---

de la ubicación de radares ocultos o camuflados o de los lugares en que tengan lugar los controles de alcohol y drogas en el territorio en que ejerzan sus funciones, modus operandi, daños o perturbaciones causadas y fuentes de la que se obtiene la información.

<sup>1370</sup> Su utilización está anudada a una sanción de 200 euros (infracción al art. 76.g) e implica la pérdida de 3 puntos (nuevo apartado 20 del Anexo II). **No se podrían llevar como carga ni siquiera para ser exportados a un país donde estuvieran permitidos.**

<sup>1371</sup> Se refiere a los GPS que suelen tener una base de datos conteniendo datos de los radares fijos existentes y su situación en las vías. Parece que, si se utiliza una aplicación en el móvil para informar, sin utilizar las manos, a otros usuarios de la presencia de radares móviles tampoco sería sancionable al ser un “mecanismo de aviso que informa de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico”.

Este apartado contradice los esfuerzos que hacen las propias autoridades para concienciar a los conductores de los límites de velocidad.

<sup>1372</sup> El Real Decreto 596/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos (BOE núm. 93, de 19 de abril de 1999, en la disposición adicional única establece en su apartado 3 que “La resolución que ordene la instalación y uso de los dispositivos fijos de captación y reproducción, identificará genéricamente las vías públicas o los tramos de aquéllas cuya imagen sea susceptible de ser captada, las medidas tendentes a garantizar la preservación de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de las grabaciones o registros obtenidos, así como el órgano encargado de su custodia y de la resolución de las solicitudes de acceso y cancelación.

La vigencia de la resolución será indefinida en tanto no varíen las circunstancias que la motivaron.

En el ámbito de la Administración General del Estado la facultad resolutoria recaerá en el Director general de Tráfico.”

El art. 22 del mismo Reglamento dispone que indica que “1. Para informar al público de la existencia de instalaciones fijas de videocámaras se utilizará una placa informativa, en la cual figurará el pictograma de una cámara de vídeo, y un panel complementario con el contenido especificado en el artículo anterior.

2. El diseño y formato de la placa informativa y el del panel complementario se ajustará a lo establecido en el anexo al presente Reglamento”.

El Anexo señala: “El panel complementario al que se refiere el artículo 22 de este Reglamento tendrá la misma forma, color, diseño, dimensiones y ubicación que el panel complementario genérico con nomenclatura «S-860»”. Su presencia informará al usuario de la vía, de que la zona está vigilada por videocámara.

Actualmente no existe obligación de informar, por parte de las autoridades, de la presencia de radares móviles.

## Artículo 14<sup>1373</sup>. Bebidas alcohólicas<sup>1374</sup> y drogas<sup>1375</sup>.

<sup>1373</sup> *Las modificaciones que figuran en rojo fueron hechas por la Ley 18/2021 y entran en vigor el 21.03.2022.*

*Este artículo diferencia con claridad las bebidas alcohólicas de las drogas, alejándose de las interpretaciones de aquellos a los que les gustaría que fuesen incluidas también dentro del concepto de drogas, al considerarlas una droga social.*

<sup>1374</sup> *La Universidad de Würzburg (Alemania) informaba en su página web, el 18.03.2016 que su Departamento de Física ha desarrollado un láser que se puede usar para medir el alcohol existente en el habitáculo de un automóvil. Se instala un láser especial al costado de la carretera para iluminar los vehículos que pasan. Su luz se refleja en un espejo al otro lado de la vía. El láser detecta, mediante las longitudes de onda, si hay moléculas de alcohol en el interior del vehículo. Esas moléculas se hallan dispersas en el habitáculo del vehículo a través del aliento del conductor o de los pasajeros. Esta medición láser es asombrosamente precisa: el nuevo sistema de medición hace sonar la alarma tan pronto como una persona que está sentada en el automóvil tiene al menos 0.1 gr de alcohol por cada litro de sangre. Aunque, el dispositivo no puede determinar si el conductor o el pasajero están ebrios, la policía podría usar el sistema para una preselección, sacar de circulación los vehículos sospechosos y luego examinarlos más de cerca.*

<sup>1375</sup> *La utilización del término genérico "drogas" evita que se hagan interpretaciones restrictivas sobre estas sustancias y al englobarlas en una sola palabra permite que se pueda dejar de utilizar la expresión "sustancias análogas".*

*El Tribunal Constitucional de fecha 19.12.2018 resuelve la duda planteada por la penalización de la presencia de drogas en el organismo» sin que sea necesario acreditar que esa «presencia» haya tenido influencia en el cumplimiento de las obligaciones en la conducción.*

*Y el Tribunal considera que el hecho de prohibir la conducción con presencia de drogas en el organismo, influya o no su consumo en dicha conducción, tiene como objetivo que los ciudadanos pueden conocer el ámbito de lo prohibido, lo que hace que las exigencias de certeza y seguridad jurídica en modo alguno hayan sido vulneradas. Por otra parte, también se denunciaba que, al sustituirse la exigencia que establecía la norma en su redacción anterior de conducir «bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos y cualquier otra sustancia análoga» por la más genérica de «drogas», se ha agravado la falta de taxatividad del precepto.*

*En este punto, estima el TC que la inclusión de un término genérico, como lo es «drogas», no quiebra el principio constitucional de legalidad sancionadora por cuanto el fin de la norma es evitar que se conduzca si se ha tomado cualquier sustancia que altere las condiciones psicofísicas para conducir, dado el riesgo que conducir en tales condiciones puede entrañar para la seguridad del tráfico. Esto es, a juicio del Tribunal, para garantizar dicho bien jurídico protegido por la norma, lo adecuado es ciertamente no restringir el concepto de drogas a tan solo unas determinadas.*

**1. No puede<sup>1376</sup> circular<sup>1377</sup> por las vías objeto de esta ley, el conductor<sup>1378</sup> de cualquier vehículo<sup>1379</sup> con tasas de alcohol<sup>1380</sup> superiores a las que reglamentariamente<sup>1381</sup> se**

<sup>1376</sup> "Poder" realmente puede, y eso se comprueba a diario, por ello sería más preciso si dijese "El conductor de cualquier vehículo tiene prohibido conducir ...".

Este artículo está estrechamente relacionado con el art. 21 RGCir. Ambos son especialmente duros y tajantes con los conductores frente a los demás usuarios de la vía.

Es interesante observar que el art. 21 RGCir contiene dos mensajes con dos destinatarios distintos, uno dirigido a los conductores y otro dirigido a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Así señala que los conductores "quedan obligaos a someterse a las pruebas" sin ofrecerles la posibilidad de negarse a hacerlo, mientras que no es tan exigente con los agentes, a los que ofrece la posibilidad de no llevarlas a cabo.

En caso de llevarlas a cabo, los agentes tienen limitados los supuestos en los que pueden actuar, es decir, sin que se cumplan los supuestos a), b) y c) no podrán hacer las pruebas. Por ello, un agente que esté patrullando una vía, no podrá someter a las pruebas de detección de alcohol a las personas que como peatones o conductores de vehículos no sean directamente posibles responsables de un accidente y a quienes conduciendo un vehículo no cometan una infracción.

<sup>1377</sup> Al incluir el término "circular" eso implica que un conductor que acabase de estacionar o estuviese estacionado con síntomas de embriaguez no podría ser sancionado, salvo que el conductor confesase que venía conduciendo bebido, que los agentes observasen que acababa de estacionar o que existiesen testigos o cámaras de video que mostrasen una conducción negligente o temeraria. En estos casos sí podría ser sometido a la prueba de detección de alcohol y drogas.

El Código Penal no han tenido en cuenta suficientemente a los conductores de tranvías. Al no tratarse de un vehículo a motor, no cometerán delito aun cuando conduzcan bajo la influencia de drogas o alcohol no se aplica el art.379.2 del CP, ni serían condenados, aunque condujesen 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. Y debemos tener en cuenta que muchos tranvías transportan más pasajeros que cualquier autobús.

También al no contar con puntos en su habilitación como conductor no se le pueden retirar administrativamente.

<sup>1378</sup> Aquí nos encontramos con que un conductor (incluso podría darse el caso de que esa fuera su profesión) que va de pasajero en un vehículo no puede viajar como tal pasajero con una tasa de alcohol superior a la permitida por el RGCir ya que no conduce, pero si circula. El artículo no señala que deba estar conduciendo, además a un conductor al que se impide conducir por excederse en la tasa de alcohol, si es sustituido por un conocido tampoco podría ir con él ya que "estaría circulando".

<sup>1379</sup> Es decir, incluye ciclistas y profesores de autoescuela. También están incluidos los conductores de patinetes, que no sean de juguete, al tener la consideración de vehículos.

En Estados Unidos, en 1984, se aprobó la ley de la edad mínima para beber y comprar bebidas alcohólicas, fijándola en 21 años, y en 1987 esa ley fue declarada de aplicación nacional por el Tribunal Supremo. E.E.U.U. es de los 4 países desarrollados que tiene una ley de aplicación nacional de este tipo por encima de los 18 años, siendo los otros Corea del Sur (19) Islandia (20) y Japón (20).

<sup>1380</sup> En materia de presencia de drogas, este artículo dispone "tolerancia cero".

<sup>1381</sup> Art. 20 RGCir. Diferencia a los conductores noveles de los que no lo son y también por el tipo de transporte de personas o mercancías que realizan. En algunos lugares como California, le dan más importancia a la edad y no se puede conducir con más de 0,1 g en sangre hasta los 21 años, incluso conduciendo una bicicleta.

Ese mismo art. 20 indica: "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".

También está mal redactado. Una redacción más correcta sería: "Los conductores de cualquier vehículo para cuya conducción se precise permiso o licencia 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 su obtención".

Seguidamente indica: "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".

"A estos efectos" se refiere a los conductores de vehículos que se conducen con una licencia y su tasa de alcoholemia e ignora a los conductores de vehículos que precisan ser conducidos con un permiso de conducción. En el caso de los conductores para los que es suficiente una LCM o una LVA para conducir un vehículo se tendrá en cuenta la antigüedad de la licencia cuando se conduzca ese tipo de vehículos. Es decir, si conducen un tractor, a los dos años deja de ser novel a efectos de alcohol y podrían conducir con 0.5 gr/l de alcohol en sangre o 0,25 en aire espirado

¿Qué pasa si conducen un turismo o una motocicleta? Dice claramente ("sólo") que no se computará la antigüedad de la licencia de conducción a efectos de alcoholemia si se conduce un vehículo que no necesite licencia y sí un

**determine**<sup>1382</sup>. En ningún caso el conductor menor de edad podrá circular por las vías con una tasa de alcohol en sangre superior a 0 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0 miligramos por litro.

---

*permiso. O sea, esa antigüedad no se aplica cuando se conduce un vehículo que precisa un permiso: ciclomotor, cuatriciclo ligero, motocicleta, turismo, camión y autobús. Si saca un permiso B sigue siendo novel durante dos años.*

<sup>1382</sup> *La solución no puede ser sólo la sanción siendo preferible la prevención. El uso del alcolock, el mecanismo que dificulta el uso del vehículo a los conductores ebrios es una solución aceptable y por ello la UE publicó el pasado 25.04.2015 en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva (UE) 2015/653, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.*

*Se trata de actualizar los códigos y subcódigos adicionales o restrictivos armonizados del Anexo I de la anterior Directiva, de tal forma que algunos desaparecen, se fusionan o se abrevian, a la par que son introducidos otros nuevos. Entre éstos destaca un código armonizado que facilita la implantación y aceptación de los dispositivos de bloqueo por alcoholemia (alcolocks). Varios Estados miembros disponen (o tienen previsto hacerlo en un futuro próximo) de normas que limitan el derecho a conducir de determinados conductores, pues sólo les permiten ponerse al volante de vehículos equipados con este tipo de dispositivos. El código dice así "69.- Limitación a conducción de vehículos equipados con dispositivo antiarranque en caso de alcoholemia conforme a la norma EN 50436. A partir de 2022 se espera que el alcoholímetro inmovilizador sea obligatorio en los vehículos nuevos producidos en la UE.*

Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier vehículo **con presencia<sup>1383</sup> de drogas<sup>1384</sup> en el organismo<sup>1385</sup>**, de las que **se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo**

<sup>1383</sup> Es importante observar que dice: "presencia" y no "bajo los efectos" o "bajo la influencia". Si hay presencia y ésta no afecta a la conducción es una infracción administrativa muy grave que implica la pérdida de 6 puntos. **Si la conducción se ve afectada entonces es delito** de acuerdo con el artículo 379.2 del Código Penal. Este último artículo no exige la demostración de una puesta en peligro concreto (es un delito de peligro abstracto), bastando solamente con que el conductor presente síntomas de haber ingerido drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas y que esa ingestión está afectando a la conducción, o basta con la tasa objetivada de alcoholemia. Tampoco es necesario la producción de un ulterior resultado (delito de mera conducta o actividad).

Un oficio del fiscal de sala coordinador de seguridad vial de fecha 18.07.2019 (sorprendentemente con registro de salida el día 17, es decir, el día anterior) dirigido a las policías judiciales de tráfico con instrucciones para la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 del Código Penal, permite de acuerdo con el art. 588 quinquies de la LECrim que "según las circunstancias, podrán obtenerse y grabarse imágenes del investigado reveladoras de los signos externos que presentaba (de presencia de drogas), a los efectos de la constatación del tipo delictivo, debiendo incorporarse al atestado en soporte adecuado la grabación obtenida".

El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 1 de Vitoria-Gasteiz remitió, al Tribunal Constitucional, testimonio del Auto de 22 de noviembre de 2016 por el que el referido Juzgado planteó cuestión de inconstitucionalidad en relación con los artículos 14, 77 c) 80.2 y los puntos 2 y 3 del anexo II del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial por entender que infringían los artículos 9.3, 14 y 25.1 CE. Junto con el testimonio del referido Auto se acompañó también testimonio de las actuaciones. El escrito quedó registrado en el Tribunal Constitucional el 21 de diciembre de 2016. Entre otras consideraciones, el TC estimó que el TRLTSV al tipificar como infracción administrativa conducir «con presencia en el organismo de drogas», respeta el principio de taxatividad, pues enuncia con claridad, precisión y de forma inteligible la conducta prohibida. Destaca también el auto que para garantizar el bien jurídico protegido por la norma, la seguridad vial, **resulta más adecuado no restringir el concepto de drogas a unas determinadas**, dada la proliferación de las llamadas drogas de diseño, que cambian con facilidad, por lo que nada impide que puedan surgir otras nuevas que no estarían recogidas si se concretaran específicamente las sustancias en la Ley de Tráfico. Por ello el 19.12.2017 (BOE 17.01.2018) acordó la inadmisión a trámite de la cuestión de inconstitucionalidad.

En Estados Unidos, en numerosos estados, está prohibido llevar abiertos envases con contenido alcohólico dentro del vehículo. En Alemania, los médicos consideran que una persona está ebria, a partir de 0,1 gr de alcohol en litro de sangre.

<sup>1384</sup> Las pruebas de detección de drogas se conocen en la jerga policial como el "drogotest". Es interesante observar que mientras para el alcohol se habla de tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, en el caso de las drogas la dificultad de relacionar la cantidad de drogas existente en la saliva con la existente en la sangre ha hecho que el legislador haya tomado el camino más fácil prohibiendo la mera presencia de drogas en el organismo.

El 15.03.2017 el periódico digital [www.laestrelladigital.es](http://www.laestrelladigital.es) publica un artículo informando que durante 2017 la DGT empezaría a utilizar el dispositivo "DrugSIP Mobility", que es capaz de detectar **hasta 10 tipos de estupefacientes simultáneamente**, aunque la propia empresa en su página web (<http://www.alphasip.es/es/blog/>) señala que es capaz de detectar **seis tipos de estupefacientes en seis minutos**, y su diseño reducido está pensado para ser transportado por agentes de seguridad vial que circulan en motocicletas.

<sup>1385</sup> Debiera haber indicado que la presencia en el organismo está limitada a la que se pueda detectar en la saliva o en la sangre ya que la presencia, por ejemplo, en el cabello de una persona puede constatarse muchos días después de la última ingesta.

En marzo de 2021, el Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 1 de Pontevedra confirmó una multa de 1.000 euros y la pérdida de seis puntos del carné de conducir que la Jefatura Provincial de Tráfico le impuso a un conductor por circular bajo los efectos de las drogas por la AP-9 el 16 de diciembre de 2018. El magistrado rechazó el recurso presentado por la persona sancionada, que alegó no haber consumido drogas y presentó como prueba el análisis de un cabello realizado por la Universidad de Santiago, cuyo resultado era negativo.

La sentencia, que analiza en profundidad el análisis del cabello como prueba para determinar el consumo de drogas en los conductores, considera este análisis irrelevante en base a la declaración de tres especialistas e insta a utilizar pruebas de saliva y, sobre todo, análisis de sangre, método que considera el más fiable. La prueba capilar, indica el magistrado, "sirve para comprobar si una determinada persona es consumidora habitual de drogas, pero no permite constatar un consumo puntual, en un día aislado y determinado, si el sujeto no es toxicómano".

En el caso analizado por la sentencia, el conductor dio positivo en cannabis con la prueba del drogotest en el momento que la policía detuvo su vehículo. Sin embargo, la sentencia acredita que el conductor se negó a realizarse un contraanálisis de sangre. Una segunda muestra de saliva fue enviada a un laboratorio contratado por el Ministerio del Interior y arrojó un resultado positivo en cannabis y cocaína.

El conductor ha planteado que la multa que se le ha impuesto vulnera su presunción de inocencia y que la prueba realizada por encargo del ministerio no puede ser válida, al realizarse en un laboratorio privado y sin las debidas garantías de correcta conservación de la muestra, calibrado y homologación del salivómetro, la cadena de custodia de la muestra o la temperatura a la que se ha conservado.

En la sentencia, el magistrado aclara la legalidad del sistema con el que funciona la Jefatura de Tráfico para analizar las muestras de saliva de los conductores en controles rutinarios y propone medidas de mejora. Por ello, recomienda en el texto remitir dos muestras de saliva al laboratorio en lugar de una, ya que los conductores podrían solicitar un segundo análisis de contraste al laboratorio. El juez destaca que se trata de la principal prueba de cargo contra los infractores, pues el resultado del análisis de saliva se comunica cuando ya no es posible acudir a la prueba de contraste del análisis de sangre.

Lo que parece estar demostrado es que un fumador pasivo de droga no absorbe suficiente droga para dar positivo en un test de sangre u orina.

La Agencia EFE en una comunicación publicada para sus abonados el 20 de mayo de 2014, recoge unas manifestaciones de Juan Carlos González Luque, al que califica, en aquel momento, como "Jefe de investigación de la DGT" en las que éste afirma que "Lo importante es que se sepa con claridad que un resultado positivo de cualquier droga en saliva significa un consumo reciente, supone no más de cinco o seis horas desde el momento en que se ha consumido hasta el momento de la prueba".

Según esta información, la primera prueba que realizan los agentes es una "prueba de cribado" (prueba indiciaria), que valora la presencia cualitativa de droga en saliva y permite conocer si ha habido consumo reciente, en el entorno de las cinco horas previas. En caso de que esta prueba resulte positiva (prueba indiciaria) se hace una segunda (prueba evidencial) y se envía esta muestra de saliva al laboratorio toxicológico, que realiza un análisis cuantitativo por cromatografía líquida – espectrometría de masas en tándem (prueba evidencial) para la determinación cuantitativa de cada sustancia que aparece.

Esta segunda muestra es una confirmación de la primera y con ambas las fuerzas policiales determinan el procedimiento administrativo o penal que se abre. Por otra parte, la persona a la que han tomado la muestra **tiene la posibilidad de pedir una prueba de contraste en sangre**, en un centro sanitario, que es a su costa si resulta positiva.

No obstante, prosigue la información, González Luque ha asegurado que tanto las pruebas de saliva como la de sangre, en caso de que se solicite, deben realizarse en unos tiempos "prudenciales" para poder valorar la presencia de droga antes de que se elimine del organismo.

El Dr. González Luque recomienda que esta prueba en sangre no se realice más allá de una hora u hora y media desde la prueba de saliva porque de lo contrario "el perfil de las sustancias encontradas en sangre obedecerá al tiempo transcurrido desde el consumo y, a lo mejor, en vez de aparecer determinadas sustancias activas aparecen sus metabolitos".

La Instrucción 2015/S-137 de la DGT señala: "Con objeto de que la prueba de contraste se pueda realizar con todas las garantías, y con la fiabilidad de que el resultado refleje la situación del individuo en lo que se refiere a la medición de su grado de impregnación alcohólica o de presencia de drogas en el momento de la conducción, será imprescindible que la prueba de contraste se realice en el plazo más breve posible y, preferentemente, en las 2 horas siguientes a la realización de la primera prueba.

Téngase en cuenta que se han anulado sanciones porque el laboratorio estaba externalizado en una entidad privada y no se podía garantizar la cadena de custodia. Así el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3 de Alicante anuló una sanción administrativa impuesta por el Ayuntamiento de Novelda a un conductor que dio positivo en drogas porque el análisis de la saliva se realizó en un laboratorio privado. La sentencia es firme y no cabe recurso. La resolución, con fecha de 23.03.2019, facilitada por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana (TSJCV), estima así el recurso del conductor sancionado. El magistrado argumenta que la cadena de custodia se rompe "en el momento en que la muestra sale del ámbito público". Por tanto, el análisis en un laboratorio privado de las muestras tomadas al conductor "carece absolutamente de la presunción de legalidad y certeza que tendría si se hubiera hecho por un laboratorio oficial dependiente de la Administración Pública", por lo que ha de anularse todo el expediente sancionador. o"La absoluta falta de garantías procesales que supone la externalización en un laboratorio privado de una prueba absolutamente determinante como es el análisis de saliva hace que debamos anular todo el procedimiento", subraya.

**prescripción facultativa<sup>1386</sup> y con una finalidad terapéutica<sup>1387</sup>, siempre que se esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción<sup>1388</sup> establecida en el artículo 10.**

---

<sup>1386</sup> Ni este artículo, ni el 27 del RGCir exigen que un conductor que utilice drogas bajo receta médica lleve encima un certificado médico que justifique la presencia de esas drogas en el organismo. La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, estipula en su art. 28.2): **“Los interesados tienen derecho a no aportar documentos que ya se encuentren en poder de la Administración actuante o hayan sido elaborados por cualquier otra Administración. La administración actuante podrá consultar o recabar dichos documentos salvo que el interesado se opusiera a ello. No cabrá la oposición cuando la aportación del documento se exigiera en el marco del ejercicio de potestades sancionadoras o de inspección”.** Sorprende que los Centros psicotécnicos no tengan acceso al historial médico de los conductores y que tampoco los agentes de la autoridad puedan consultar si el conductor está consumiendo medicamentos que pueden dar positivo en los test de drogas. Al igual que se inscriben limitaciones en los permisos mediante códigos, se deberían poder anotar anotaciones temporales sobre tratamientos médicos. En un próximo futuro cuando el permiso de conducción se lleve en el móvil y sea fácil actualizarlo desde las jefaturas provinciales de tráfico, podrán hacerse ese tipo de anotaciones. Mientras no se disponga de esa posibilidad, el conductor debiera llevar un certificado médico donde figuren los medicamentos prescritos por el facultativo que lo esté tratando.

<sup>1387</sup> Ejemplo: marihuana, metadona o parches de morfina para el dolor. El conductor debería llevar un certificado médico donde figure el tratamiento. El certificado debe estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio, de cualquier provincia, indicando el periodo de validez, con el anagrama que viene regulado en la Orden de 8 de febrero de 1993 (BOE núm. 39, de 15 de febrero). Eso no impediría que fuese sometido a las pruebas porque, aunque puede estar en tratamiento eso no impide que pueda estar consumiéndolas. Incluso existe el riesgo de que un conductor consuma drogas y pueda pretender que el certificado le sirva de coartada. También podría ocurrir que el conductor consumiese una cantidad mayor de droga de la establecida por el médico, pero estuviese en condiciones de conducir.

<sup>1388</sup> En el artículo 10 no figura esta forma de construcción típica del inglés sino la más española "atención" y aquí debía haberse vuelto a poner. No está claro porque se permite conducir si las drogas terapéuticas no afectan a la conducción ya que tampoco afectaría a la seguridad vial la presencia de drogas en el organismo si el conductor es capaz de utilizar el vehículo con "diligencia, precaución y no distracción".

El Manual Oficial de Seguridad Vial y Vehículos a Motor de Florida, de 2017, clasifica las distracciones en 3 tipos: distracción visual (retirar la vista de la vía); distracción manual (retirar las manos del volante) y distracción cognitiva (ir pensando en cualquier otra cosa mientras se conduce).

2. El conductor de<sup>1389</sup> un vehículo<sup>1390</sup> está obligado<sup>1391</sup> a someterse a las pruebas<sup>1392</sup> para la detección de alcohol<sup>1393</sup> o<sup>1394</sup> de la presencia<sup>1395</sup> de drogas<sup>1396</sup> en el organismo<sup>1397</sup>, que se

<sup>1389</sup> **Son los conductores de vehículos** (los conductores de ganado, incluidos los jineteros, están exentos al no conducir un vehículo de acuerdo con la definición de vehículo del Anexo I del TRLTSV) **los que quedan obligados.**

Los demás usuarios viales están obligados cuando comenten una infracción o se vean implicados en un accidente (art. 14.2 TRLTSV).

La Ley parece obligar a los agentes a realizar las pruebas de drogas y/o alcoholemia, al indicar “se practicarán” y no “se podrán practicar”, sin embargo, el art. 21 RGCir, en el caso de las alcoholemias, indica que “Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico **podrán someter a dichas pruebas ...**”. Ante las dudas que suscita el que la Ley y el RGCir no coincidan con claridad, las propias policías elaboran protocolos internos para que se efectúen esos controles, y así la Guardia Civil, en caso de accidente, siempre efectúa las pruebas de alcoholemia y si en el accidente resultan heridos graves, fallecidos o se dan circunstancias de especial relevancia (menores implicados, autobuses, transportes especiales u otros) también le realiza a los conductores implicados, las pruebas para la detección de drogas. Si existen razones justificadas que impiden realizar estas pruebas, los equipos de atestados de la ATGC, solicitan al Juez, mediante oficio motivado, la conveniencia de que se aproveche la muestra de sangre extraída con finalidad terapéutica en los Centros Sanitarios a donde hayan sido evacuados los conductores, para la realización de una prueba pericial que permita conocer la posible existencia en su organismo de drogas tóxicas o alcohol en sangre.

Debe tenerse en cuenta que, si se produce un accidente y no se efectúan pruebas de alcoholemia o de drogas sin una motivación clara, el fiscal podría pensar que el agente está omitiendo el deber de perseguir el delito ya que no está cumpliendo adecuadamente con su deber de averiguar lo sucedido, al no efectuar esta prueba, pudiendo hacerlo.

El Correo de Andalucía en su edición de 20.12.2014 comenta que unos policías locales fueron absueltos por la Audiencia Provincial de Sevilla de encubrimiento y omisión del deber de perseguir delitos en un caso de un accidente con víctima mortal por no practicar la prueba de detección de alcoholemia. Los policías declararon que no la efectuaron porque no apreciaron “ningún” síntoma de que estuviera bajo los efectos del alcohol.

El Código de la Circulación brasileño indica en su art. 156 que “los conductores y los peatones que estén implicados en un accidente de circulación **deben**, siempre que su estado lo permita, ser sometidos a pruebas de alcohol en aire espirado”.

<sup>1390</sup> Un ciclista, un conductor de un VMP, una persona que conduce ganado a pie o va montado, o un peatón nunca pueden **cometer un delito** por conducir bajo los efectos del alcohol (art 379.2 CP), ya que no conducen un vehículo de motor, incluidos, los ciclomotores, aunque sí pueden ser sancionados administrativamente por no respetar las normas de circulación.

Hay que diferenciar, de acuerdo con el art. 14 del TRLTSV y el 21 RGCir, entre: **a)** los conductores de vehículos, incluidos los ciclos y los VMP; y **b)** los peatones, pasajeros y conductores de animales, incluidos los jineteros.

a) Los conductores de vehículos, incluidos los ciclos y los VMP, están obligados siempre a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas en su organismo (art. 14.2 TRLTSV). Esto está ratificado, en el caso del alcohol, en el primer párrafo del art. 21 RGCir y en el caso de las drogas en el 28.2 RGCir.

Sin embargo, el art. 21 RGCir se contradice a sí mismo después del primer párrafo al señalar que los controles sólo se pueden hacer a cualquier usuario vial, si se ve implicado directamente en un accidente, si circula con síntomas que permitan razonablemente presumir de que lo hace bajo la influencia de bebidas alcohólicas o si es denunciado por la comisión de una infracción (apartados restantes del art. 21 RGCir).

Si circulan bajo la influencia de drogas, el apartado b) del art. 21 RGCir no los obliga a las pruebas de detección de estas sustancias, ya que sólo se ocupa de la alcoholemia. Son los art. 27 y 28 RGCir los que se ocupan de la presencia de drogas en el organismo de los conductores y otros usuarios de la vía y es este último el que se ocupa de la obligación de someterse a los controles de drogas, aunque no siempre, ya que sólo por las mismas causas que figuran en el art. 21 RGCir respecto al alcohol.

Esta falta de sintonía entre la ley y el reglamento se resuelve, naturalmente, a favor de la ley, que vemos que es más exigente. **Los pasajeros, los peatones y los alumnos de autoescuela** pueden ser obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas en su organismo si se ven implicados en un accidente o si cometen una infracción de tráfico (art. 14.2 TRLTSV). No pueden ser sometidos a estas pruebas, por el simple hecho de mostrar síntomas de ebriedad, ya que el apartado b) del art. 21 RGCir no los incluye, en ese caso, como personas obligadas a hacerse la prueba [sólo cabría aplicar, en casos concretos, los art.36.16 (drogas) y 37.17 (alcohol) de la Ley Orgánica 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana]. Si tuvieran que someterse a las pruebas, en los casos en que están obligados a ello y se negasen serían sancionados por la negativa a hacerlo, pero nunca por el contenido de alcohol o drogas en su organismo, ya que ni el art. 20 RGCir ni ningún otro artículo fijan ninguna tasa de alcohol para estos usuarios viales.

b) En el caso de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, aunque el art. 21 RGCir no los incluye como personas obligadas a hacer la prueba, el art. 77.c) TRLTSV señala que es infracción muy grave “conducir con presencia de drogas en el organismo” y el art. 28 RGCir establece que: “La autoridad competente determinará los programas para llevar a efecto los controles preventivos **para la comprobación** de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas en el **organismo de cualquier conductor** (es decir, incluye conductores de ganado y por ello también a los jinetes)”. Por ello si en un control preventivo dieran positivos serían denunciados y sancionados con una multa de 1000 € (art. 80.2.a TRLTSV).

El RGCir en su art. 20, señala que: “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”, con lo que vemos que no incluye a los conductores de ganado, incluidos los jinetes, peatones y pasajeros y hay que acudir al art. 14.2 TRLTSV para ver que, en ciertas circunstancias (estar implicado en un accidente o cometer una infracción), se les pueden hacer las pruebas. En el caso de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, el art. 28.1.d) RGCir permite que, al ser conductores, puedan ser sometidos a las pruebas de detección de drogas en el marco de un programa de control preventivo.

No deja de sorprender lo anterior, pero el legislador ya puso poco cuidado en la redacción inicial de unos artículos con tanta incidencia en la seguridad vial. Así el art. 21 RGCir dice: “Todos los conductores de vehículos y bicicletas...”, sin pararse a pensar que los conductores de bicicletas también conducen vehículos y debiera haber dicho simplemente “los conductores de vehículos” o, sin ser necesario, “los conductores de vehículos, incluidos los ciclistas ...”. En ese mismo artículo establece: “a) A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo ...”, sin que de nuevo se haya fijado en que un conductor de un vehículo es también un usuario de la vía, y por ello debería haber puesto “los conductores de vehículos y demás usuarios de la vía ...”. Y pese a que se ha reformado 3 veces este Reglamento, no se ha procedido a corregir esta defectuosa redacción.

Una circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, considera que se pueden realizar controles de alcohol y drogas a los usuarios de VMP en los mismos términos que para los ciclistas.

El periódico “El Faro de Vigo” informa el 26.08.2019 que un ciclista fue interceptado por la Guardia Civil de Ferrol cuando conducía por la AC-133 con una tasa de alcohol en aire espirado de 0,7 mg/l en Mugardos (A Coruña). El ciclista fue detectado realizando una serie de maniobras “irregulares y antirreglamentarias”. Pese a superar el límite de alcohol penal que se aplica a los conductores de vehículos de motor, al no estar conduciendo uno de ellos solo le supone una sanción económica y no deja de ser sorprendente, porque si bien una bicicleta en principio no supone un peligro demasiado grande para otros usuarios de la vía, puede provocar un grave accidente al tratar de ser esquivada por otros conductores (de vehículos a motor).

En Italia si se puede sancionar a un jinete por ir ebrio ya que allí está prohibido conducir bebido sobre cualquier medio de transporte.

<sup>1391</sup> Si el conductor de un vehículo de motor se negase a efectuar las pruebas se le sancionaría administrativamente por este artículo o bien por el art. 383 del Código Penal que se ocupa de la negativa de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.

Si se le para y huye antes de ser informado de que va a ser sometido a las pruebas de detección alcohólica no sería de aplicación este artículo ya que no llegó a comunicársele que iba a ser sometido a estas pruebas, pero se le sancionaría por infracción grave al artículo 36.6) de la Ley 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que se refiere a la desobediencia a los agentes de la autoridad.

No cumplir con esta obligación le puede salir económicamente más rentable a un sujeto cuando vaya a dar positivo en las pruebas, ya que las compañías de seguros pueden repetir contra el individuo los gastos del siniestro si éste se hallaba bajo los efectos del alcohol.

<sup>1392</sup> Al referirse en plural a “pruebas” puede tratarse de las pruebas en sangre y en aire espirado o de las dos pruebas sucesivas en aire espirado.

Esta regulación, proviene de la Resolución del Consejo de Europa de 18 de abril de 1973, que adoptó unas normas uniformes para la «represión de las infracciones cometidas con ocasión de conducir un vehículo a motor bajo la influencia del alcohol».

En la misma se dice: «Que se impongan sanciones penales al que conduzca un vehículo a motor por la vía pública bajo la influencia del alcohol, si se demuestra su ineptitud para conducir si su tasa de alcoholemia es de 80 mg por 100 ml (0,8 por mil), al menos. Los Estados miembros son libres en todo caso de fijar una tasa de alcoholemia inferior».

La Sala de lo Penal en Pleno, en su sentencia 210/2017 vio un recurso de casación por un delito contra la seguridad vial. Se trataba de saber si es delito negarse a realizar la segunda prueba de detección alcohólica que se realiza con el etilómetro evidencial.

El Alto Tribunal establece que se aplica el art. 383 CP cuando el investigado ya se ha hecho la primera de estas pruebas con resultado positivo y se niega a hacer la segunda prueba.

Sin embargo, el TS considera que no reviste la misma gravedad la negativa a la práctica de las dos pruebas frente al que sólo se niega a la segunda, por lo que, de conformidad con el artículo 66 CP, tendrán distinta respuesta penal, adaptándose proporcionalmente a la gravedad de la conducta.

La conclusión a la que llega la Sala es que dicha prueba es obligatoria y necesaria para obtener un resultado objetivo y además se trata de **una sola prueba con dos mediciones**. Además, el bien jurídico protegido por el tipo es el principio de autoridad, por lo que no importa con qué fin se niegue el sujeto activo a someterse a la segunda prueba, dado que el principio de autoridad se ve afectado de todas formas.

La diferenciación de los bienes jurídicos que protege el artículo 379 y 383 CP, es decir, respectivamente, la seguridad vial y la autoridad lo que fundamenta la solución de un concurso real entre ambas infracciones (STS 214/2010, de 12 de marzo).

La doble condena diferenciada es también la interpretación que sigue la Fiscalía General del Estado en su Circular 10/2011 sobre unificación de criterios. En este sentido, añadir que el requerido tiene derecho a contrastar los resultados obtenidos en los test de aire espirado mediante análisis de sangre, si bien dicho derecho solo le asiste si ha realizado previamente las otras pruebas.

El TS, siguió manteniendo este criterio en su sentencia 475/2021, de 2 junio, al estimar que el hecho de que un conductor no se someta a una segunda prueba de alcoholemia supone delito de desobediencia a la autoridad. El TS señala que “no es tanto una prueba de contraste para el conductor, es una prueba para el sistema para que el policía confirme que está bebido y bajo ese principio de autoridad el conductor debe someterse a la misma”.

La sanción por desobediencia a la autoridad a la hora de no hacerse esta segunda prueba es una pena de multa, si es primer delito no hay privación de libertad, pero lleva aparejada la retirada del carnet. Esa retirada puede oscilar entre 1 y 4 años, como pena mínima.

Si se logra una conformidad con la Fiscalía, se hace lo que se llama la rebaja del tercio, la multa se rebaja a un tercio y si la pena es de 1 año de retirada por no tener antecedentes y no se ja generado accidente ni víctima se puede rebajar a unos 7 meses y un día.

A diferencia del art. 23.1 RGCir, el art. 383 CP no establece con claridad que, en ciertas circunstancias, es obligatorio someterse a una segunda prueba de alcoholemia si los agentes lo estiman necesario.

Mientras que el RGCir, en su art. 23, señala que la segunda prueba es una garantía para el conductor, el TS dice que no es se trata de una garantía para el conductor, sino que lo que busca la norma es proteger el principio de autoridad y la propia seguridad vial y por ello no se puede desobedecer a los agentes de tráfico porque son los encargados de mantenerla.

<sup>1393</sup> Tanto si tiene permiso o licencia como si carece de ellas. En este último caso se le aplican las tasas de los conductores noveles. Si el vehículo no necesitase autorización administrativa entonces se aplicaría la tasa exigida, en general, a los conductores (Instrucción 99-S-36).

En el caso de los conductores que carezcan de permiso se les aplicaría también el art. 383 CP.

En la Feria de Abril de Sevilla, por ejemplo, a lo largo de los años, se ha ido detectando la presencia de alcohol en algunos conductores de coches de caballos y una sanción posible en estos casos podría consistir en retirarle temporalmente la licencia municipal que le permite conducirlos.

<sup>1394</sup> Quedaría mejor si la redacción no utilizase la conjunción “o” y la sustituye por “y” del modo siguiente: “a las pruebas de detección de la presencia de alcohol y de drogas en el organismo o de ambas” ya que parece que el agente tiene que optar por una de las dos. El RGCir en su artículo 28.1, mejora esta redacción ya que establece: “b) Toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21, respecto a la investigación de la alcoholemia, queda obligada a someterse a las pruebas señaladas en el párrafo anterior (drogas)”.

<sup>1395</sup> A diferencia de lo que sucede con el alcohol en el art. 20 RGCir, nos encontramos que no existe un límite máximo en materia de drogas lo que es comprensible si tenemos en cuenta la enorme variedad de productos que se consideran drogas y sus mezclas.

Eso ha sido apreciado por el TC que en el Auto 174/2017, de 19 de diciembre (BOE núm. 15, de 17.01.2018) expresa: “Debe tenerse en cuenta, por otra parte, que una tipificación más precisa, especificando qué sustancias tienen esta consideración, podría no ser adecuada para garantizar el bien jurídico protegido por la norma. Dada la proliferación de las llamadas «drogas de diseño», este tipo de sustancias cambian con facilidad, por lo que exigir una determinación más concreta impediría incluir dentro del ámbito de la prohibición sustancias nuevas que produjeran estos mismos efectos”.

El periódico “El País” en su edición de fecha 28.04.18 se hace eco de la aparición de las denominadas “drogas silenciosas”, unas 35 sustancias psicoactivas nuevas y desconocidas se han instalado en el mercado de estupefacientes en España desde que fueran detectadas en 2015 por el Sistema de Alerta Temprana, dependiente del Plan Nacional sobre Drogas (PNSD) del Ministerio de Sanidad. La mayoría de ellas son indetectables en los

---

test de hospitales o análisis de laboratorio que se emplean para las revelar el consumo de los estupefacientes tradicionales.

<sup>1396</sup> Los tribunales han diferenciado en ocasiones entre drogas duras o tóxicas y drogas blandas. Aunque se considera que todas las drogas son nocivas, la diversidad en los daños que causan influye en la gravedad de la pena en la praxis jurisprudencial.

El art. 368 del Código Penal distingue entre sustancias que causan grave daño a la salud, y las demás. Entre las que causan un grave perjuicio para la salud se encuentran: morfina, heroína, metadona –metasedin-, bupremorfina-, destropoxifeno, metacualona, cocaína, crack, speedball, cocaína sintética o sidocaina, ácido lisérgico (LSD), anfetaminas, speed, metanfetaminas, y las llamadas drogas de diseño. Estas últimas son preparadas en laboratorio a partir de sustancias químicas "no naturales" y pueden tener efectos opiáceos, alucinógenos o estimulantes. Las más conocidas son las Feniletilaminas y sus análogos, las derivadas del fentalino o de la meperidina, las arihexilaminas, las derivadas de la metacualona, etc.

Entre las que no causan grave daño a la salud, podemos encontrar: los derivados del cáñamo índico (marihuana, hachís) y las benzodíacepinas. Su peligrosidad, en mayor o menor medida legal, se relaciona con su capacidad para incrementar su adicción en el consumidor, es decir, su compulsión a tomarlas de modo continuado con necesidad de incrementar la dosis, llegando a afectar el sistema nervioso central del individuo.

Sin embargo, vemos como el TRLTSV no se para en matices y castiga igual la presencia de drogas independientemente de su clase y de su porcentaje en la saliva o sangre del conductor.

<sup>1397</sup> La Instrucción 2015/S-137 recuerda que puede darse el caso de doble denuncia en el caso de aquellos conductores que consuman al mismo tiempo drogas y alcohol. Si se tratase de un delito contra la seguridad vial en el boletín de denuncia aparecería la siguiente anotación: "Se instruyen diligencias penales número... entregadas / remitidas al Juzgado de Instrucción número... de..." y no se entregará al interesado, sino que se remitirá a la Jefatura de Tráfico que lo registrará con su número de expediente y lo enviará al Juzgado.

También puede ocurrir que haya una denuncia penal y al mismo tiempo administrativa, una por alcohol y otra por drogas o incluso dos administrativas por esos dos conceptos distintos.

practicarán<sup>1398</sup> por los agentes de la autoridad<sup>1399</sup> encargados de la vigilancia del tráfico<sup>1400</sup> en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas<sup>1401</sup>. Igualmente, quedan obligados

<sup>1398</sup> En este apartado se indica que las pruebas “se practicarán” por parte de los agentes, mientras que el art. 21 RGCir señala que los agentes “podrán someter”, contradiciendo lo dispuesto en la Ley, ya que ésta no ofrece a los agentes la posibilidad de no hacer esas pruebas. Es decir, la ley tendría que haber establecido que “se podrán practicar” para que el RGCir autorizase a los agentes de tráfico a no hacerlo en ciertos casos.

Las asociaciones de transportistas han venido insistiendo repetidamente ante las autoridades de tráfico para que se les permita hacer controles preventivos de alcohol y drogas a sus trabajadores.

Sobre este punto, el Tribunal Constitucional en la sentencia 196/2004, de 15 de noviembre, sobre los reconocimientos médicos, que reproduce con todo detalle en sus fundamentos jurídicos, así como a la aplicación que de la misma se hace en la STS 10-6-2015, rec. 178/2014, admite el encaje constitucional de los reconocimientos médicos obligatorios que están vinculados a la certeza de un riesgo o peligro en la salud de los trabajadores o de terceros, o en sectores es lo que es necesaria esa protección frente a riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad, negando en cambio esa posibilidad cuando únicamente está en juego la salud del propio trabajador sin el añadido de un riesgo o peligro cierto objetivable. Lo que en definitiva proscribiera esa doctrina es la utilización injustificada, genérica e indiscriminada de la facultad empresarial de imponer los reconocimientos médicos obligatorios que el art. 22.1 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) reconoce en determinadas circunstancias, y la desproporcionada e irrazonable aplicación de dicha facultad de manera que resulte invasiva del derecho fundamental a la intimidad que garantiza el art. 18 CE.

La STS 452/2019 (Sala de lo Social) estima que es aplicable la previsión del art. 22.1 LPRL que permite a las empresas imponer obligatoriamente los reconocimientos médicos por ser imprescindibles para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa, en la medida en que la conducción de vehículos que transportan pasajeros supone un evidente riesgo para el propio trabajador y terceros, sin que la normativa general sobre la obtención y renovación del permiso de conducir sea suficiente para mitigarlo, ya que a esos efectos no se tienen en cuenta los específicos riesgos laborales y en tanto que se trata de conductor profesionales que se dedican de forma habitual a esa actividad y se encuentran por ello expuestos de manera permanente a esos riesgos y a los accidentes de trabajo derivados de los mismos. Lo que le conduce a concluir que la actuación empresarial es adecuada y no lesiva de los derechos de los trabajadores.

<sup>1399</sup> Aunque es un tema penal es interesante ver como la jurisprudencia del TS ha ido haciendo compatible el atenuante de embriaguez en el delito de desobediencia del art. 383 CP con el delito de conducción bajo la influencia de drogas o alcohol del art. 379.2 CP, figurando ambos artículos en el Capítulo IV (De los delitos contra la seguridad vial) del Título XVII (De los delitos contra la seguridad colectiva) CP:

La página web “Conflegal” publicó una información el 15.06.2017 informando que el **Tribunal Supremo** considera que es compatible la condena simultánea por **el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por el delito de negativa a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia** a requerimiento de agente de la autoridad. **Según el Supremo, esta doble condena no vulnera el principio de proporcionalidad, ni el principio ‘non bis in ídem’, que impide castigar dos veces a una persona por un mismo hecho. Entiende la Sala de lo Penal del Supremo, que el legislador ha considerado la punición acumulada de ambos tipos penales como necesaria** “para reforzar con una mayor eficacia la tutela penal de los importantes bienes jurídicos personales que están detrás de los riesgos de la circulación vial. De este modo, el alto tribunal desestima el recurso de un conductor que se negó a pasar el 22.04.2016 la prueba de alcoholemia tras ser requerido para ello por una patrulla policial en una calle de Esplugues de Llobregat (Barcelona). Tanto el Juzgado de lo Penal número 25 de Barcelona, como la Audiencia Provincial, consideraron probado que el hombre tenía síntomas evidentes de hallarse bajo la influencia del alcohol. Por ello fue condenado a 1.440 euros de multa por el delito contra la seguridad del tráfico al conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas (artículo 379.2 del Código Penal) y a 6 meses de prisión por el delito de desobediencia a pasar la prueba de alcoholemia (art. 383 CP), en este último caso con la atenuante de embriaguez. El condenado recurrió en casación al Supremo, entre otros motivos porque se consideraba condenado dos veces por los mismos hechos, algo prohibido por el principio jurídico “non bis ídem”. El Supremo rechaza el argumento y explica que en este caso no se ha castigado el mismo hecho. Así, en el delito del artículo 379.2 del Código Penal, la conducta punible consiste en conducir el vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, y en cambio, la conducta prevista en el artículo 383 del Código Penal es la negativa a pasar la prueba de alcoholemia. En este segundo delito, el bien jurídico directamente protegido es el principio de autoridad, y, en el caso del primer delito, el bien tutelado es la seguridad vial.

La eximente o atenuante basada en la embriaguez del sujeto activo, que se aplicó en el caso del art. 383 CP, no se puede aplicar al art. 379.2 CP ya que una circunstancia inherente al delito no puede ser, al mismo tiempo, fundamento de atenuación (STS 12.12.2005), y por ello no se aplicó en este caso.

---

La Sala Segunda, de lo Penal, del Tribunal Supremo, en sentencia de fecha 08.01.2020, consideró que puede aplicarse la atenuante de embriaguez en el delito de desobediencia a un conductor borracho que rechace un control de alcoholemia, ya que lo que se protege esencialmente con ese tipo delictivo es el principio de autoridad y sólo indirectamente la seguridad vial, desestimando el recurso de un hombre que fue condenado por un delito contra la seguridad vial por conducir bajo la influencia del alcohol y también por un delito de desobediencia, ya que se negó a someterse a la prueba. Los magistrados rechazaron su recurso porque **no alegó la embriaguez en las instancias judiciales previas** y el Supremo no puede valorar ex-novo una prueba, pero analizan la posibilidad de que el alcohol, clave en los delitos contra la seguridad vial, pueda ser una eximente incompleta o una atenuante en los delitos de desobediencia.

La sentencia, aunque reconoce que resulta "innegable" la vinculación del delito de desobediencia con la seguridad vial, considera que esa conclusión tiene que ser modulada porque "el bien jurídico directamente tutelado es el principio de autoridad" de los agentes.

Se remite así a la sentencia de 2017, en la que explicaba, por ejemplo, que puede haber **un delito de desobediencia cuando el bien jurídico "seguridad vial" esté ausente**, por ejemplo, en el caso de un conductor que se niega a someterse al control por el simple enfado de ser parado por los agentes cuando se encuentra en óptimas condiciones para conducir por no haber ingerido ni una sola gota de alcohol.

"Como consecuencia de lo anterior, dada la naturaleza y bien jurídico protegido en el delito del art. 383, nada impide que sea de aplicación la **eximente incompleta o atenuante de embriaguez, ya que la misma no es inherente al delito** ni la ley la tiene en cuenta al describir o sancionar la infracción", recalcó la Sala.

<sup>1400</sup> El juzgado de lo penal núm. 3 de Pontevedra absolvió a un conductor por negarse a hacer el "narcotest" y posteriormente la Audiencia Provincial desestimó el recurso interpuesto por la Fiscalía de Pontevedra contra la primera sentencia. Consideró la Audiencia que los agentes no tenían motivo alguno para habérselo requerido ya que los propios agentes reconocieron en el juicio que el acusado no presentaba síntomas, ni hizo manifestaciones, ni realizó hechos que los llevasen a presumir que conducía un vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas. El negarse a la prueba de drogas, según la Audiencia, tenía sentido por no encontrarse en ninguno de los supuestos que han ido figurando en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y que están contemplados en el art. 21 RGCir tales como cometer alguna infracción, presentar síntomas de haber consumido alcohol, verse implicado en un accidente de circulación o que la negativa sea en el marco de un control preventivo ordenado por la autoridad. (La Voz de Galicia 31.05.2015).

<sup>1401</sup> La LECrim anula parcialmente, al tener más rango, lo dispuesto en el Artículo 28 RGCir que se ocupa de las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. En el apartado a) de este art. figura: "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" y en el apartado 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 ...". La redacción actual la LECrim indica, en su art. 796.1.7ª) que ya no es un médico el que realiza el reconocimiento sino agentes con formación específica, en ambos casos, es decir, existan o no síntomas de la presencia de drogas en el organismo del conductor.

El 22.06.2018, la Sala IV de lo Penal de la Corte de Casación Italiano publicó una sentencia (sentenza 29081) en la que se establece que antes de hacer una prueba con el etilómetro, el conductor tiene derecho a solicitar la asistencia de un abogado defensor. Si los agentes no comunican este derecho al afectado, el procedimiento será declarado nulo. Es decir, la Corte de Casación recuerda que el investigado tiene derecho a la asistencia legal de acuerdo con la Ley de Procedimiento Penal.

**los demás usuarios de la vía<sup>1402</sup> cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico<sup>1403</sup> o hayan cometido una infracción<sup>1404</sup> conforme a lo tipificado en esta ley<sup>1405</sup>.**

<sup>1402</sup> *Sí lo que se pretendía era diferenciar el trato que reciben los conductores de vehículos del resto de los usuarios debía haberse dividido este apartado en dos, uno dedicado a los conductores y otro al resto de los usuarios.*

*Según este apartado los peatones quedan obligados a someterse a estas pruebas no sólo cuando se vean implicados en un accidente sino también cuando cometan una infracción vial. No tiene mucho sentido que se interprete que en toda infracción se someterá al usuario a una prueba de alcoholemia. Así en una campaña municipal para que la gente cruce por los pasos de peatones nos encontraríamos con un volumen muy grande de afectados y se consumirían cientos de boquillas sin sentido. Si se incluyen los menores de edad y estos últimos diesen positivo habría que ponerlo en conocimiento de su familia (véase el art. 15 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor).*

*De todos modos, es necesario el desarrollo reglamentario de esta norma porque en la actualidad andar o correr ebrio no se sanciona y esa circunstancia tampoco atenúa o agrava la responsabilidad. Esas conductas, en ciertas circunstancias, se denuncian por la LO 4/2025 de protección de la seguridad ciudadana (art. 36.16 y 37.17).*

*También pueden ser obligados los pasajeros de un automóvil, lo que no es extraño ya que muchas veces son los causantes o cooperadores necesarios de los accidentes del conductor. También puede darse el caso de que no lleven abrochado el cinturón de seguridad o que arrojen una colilla encendida por una ventanilla.*

*La Voz de Galicia en su edición del 30.05.2017 comenta un incidente en Ourense entre un turismo de autoescuela y otro particular en el que además de destacar que el profesor de la autoescuela dio positivo en drogas y que el conductor de otro vehículo dio positivo en alcohol, destaca que el acompañante que viajaba en el turismo se negó a hacer la prueba de alcoholemia y que por lo tanto fue denunciado.*

*Ese mismo periódico en su edición del 24.04.2017 había informado de la denuncia a un jinete por circular bajo los efectos del alcohol. En las pruebas obtuvo un resultado de 1,08 y 1,06 mg de alcohol por litro de aire espirado. Como ocupaba más calzada de la necesaria, la Guardia Civil lo denunció y le práctico la prueba de detección de alcohol al haber cometido una infracción al RGCir. Los guardias entregaron el caballo a un familiar del jinete.*

*Aunque en el TRLTSV y en el RGCir (art. 20) la presencia de alcohol en sangre o en aire espirado, por encima de las tasas reglamentarias, se considera una infracción muy grave, sin embargo, **ninguna de estas dos normas indica cual es la tasa de alcoholemia que puede tener un peatón, un pasajero, o un conductor de ganado incluidos los jinetes.** Por lo tanto, pareciera que estos usuarios de la vía **debieran ser sancionados** si se niegan a someterse a la prueba de alcoholemia, pero no por la cantidad de alcohol en su organismo. Eso no impediría que fuesen sancionados por la infracción cometida. También el art. 379 del CP sólo se ocupa de los conductores de vehículos de motor y ciclomotores (estos últimos desde el 01.01.2016 han pasado a ser vehículos de motor).*

*En el caso del jinete, éste tiene la obligación de controlar en todo momento a su animal, tal como señala el art. 17 RGCir: “Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar sus vehículos o animales”.*

*Si no lo consiguiese por cualquier motivo, entonces estaría cometiendo una infracción y si fuese denunciado, se le podría hacer la prueba de alcoholemia, ya que sería una de las personas obligadas (conductor) citadas en el art. 14.2 TRLTSV y en el art. 21.c) RGCir. El art. 23 RGCir, aunque no cita expresamente el término “personas obligadas” es una continuación de los artículos 21 y 22, que, si lo hacen, y por ello las tasas que figuran en ese art. 23 son de aplicación a los conductores de ganado, incluidos los jinetes.*

*Si se negase a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, habiendo cometido una infracción, el art. 77.c) TRLTSV considera que es una infracción muy grave. También, en el caso del alcohol, el art. 26.2 RGCir, hace referencia a ese mismo artículo y considera que no someterse a las pruebas es una infracción muy grave. Y además el art. 80 TRLTSV, la considera especialmente grave y establece una multa de 1000 €.*

*En algunos países se establece que, si un jinete levanta la mano, es para indicar a un conductor que se aproxima, que el animal está asustado y que debe detener el vehículo.*

*La Instrucción 99/S36, de 24.06.1999 (anterior al RGCir de 2003), de la DGT indicaba que “cuando se trate de un conductor de un ciclo, de un vehículo de tracción animal o de cualquier otro vehículo cuya conducción no esté sometida a autorización administrativa, la tasa máxima permitida será de 0,5 gramos por litro de alcohol en sangre, o de 0,25 miligramos por litro de alcohol en aire espirado”.*

<sup>1403</sup> *Este artículo permitiría someter a pruebas de detección de alcohol y drogas a los pasajeros de un vehículo si éste se viera implicado en un accidente.*

*En Canadá, en Quebec, donde la tolerancia es “cero alcohol” para el conductor, está prohibido llevar bebidas alcohólicas abiertas o desprecintadas dentro de un vehículo, incluso esta norma se aplica cuando se bebe parte de una cerveza y luego se vuelve a tapar, aunque no se sanciona por la normativa de tráfico sino por la de tenencia de bebidas alcohólicas. El responsable de que se cumpla esto es el conductor. En otros lugares de Norteamérica lo que se exige es que el acceso al alcohol dentro del vehículo no esté al alcance de la mano, así, por ejemplo, no se castiga llevar alcohol en el maletero.*

<sup>1406</sup> (Persona que acude a hacerse cargo de un vehículo requerido por el conductor).

La edición digital de la revista "Motorpasion" publica en su edición digital de 25.02.2008 que el 20, de ese mes, un turismo de autoescuela se vio involucrado, sin provocarlo, en un accidente que afectó a otros dos coches y al hacer la prueba de detección de alcohol a todos los implicados en el accidente los agentes comprobaron que el único que presentaba tasas superiores de alcohol a las permitidas era el alumno, y debemos recordar que éste no es el conductor legal, y si lo es el profesor de autoescuela.

El artículo 9.c) del Reglamento Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, indica que el profesor es "responsable de la seguridad de la circulación"

Incluso se podría pensar que el profesor comete un delito penal como cooperador necesario al colaborar en la ejecución de un hecho penal con un acto sin el cual no se habría efectuado (artículo 28.b) C.P.).

La base para someter a control de alcoholemia al alumno lo encontramos en el art. 14.2) TRLTSV ya que es un "usuario de la vía". Sin embargo, no existe ninguna tasa de alcoholemia para estos usuarios. En cualquier caso, el profesor actuó con notable ausencia de profesionalidad al permitir que un alumno acudiese a clases de conducción en esas condiciones. El alumno al no ser responsable, estaría eximido de culpa.

<sup>1404</sup> Se da el caso de muchos conductores que cometen una infracción y sobre todo que se ven involucrados en un accidente y que abandonan el lugar con la excusa de que se encontraban nerviosos para no someterse a las pruebas de alcoholemia sabiendo que a las pocas horas habrá bajado sustancialmente el nivel de alcohol en su organismo. Se ha dado el caso de que algún conductor ha corrido rápidamente a un bar y ha pedido una copa para luego justificar la presencia de alcohol en su cuerpo, sin embargo, los jueces tienden a desestimar el supuesto nerviosismo de los afectados y los condenan.

En otro caso llamativo comentado por "La Voz de Galicia" el día 05 de marzo de 2015, un conductor fue absuelto porque tras un accidente esperó a la guardia civil bebiendo en un bar y los agentes tardaron dos horas en llegar. Aunque el juez reconoce que el conductor había bebido, estimó que lo había hecho moderadamente en función de diversos testimonios y que la presencia importante de alcohol ahora en aire espirado podía no tener nada que ver con la existente en el momento del accidente.

También los juzgados de lo penal están alertando de la proliferación de falsos testimonios en los juicios por conducción bajo la influencia de alcohol o sin el permiso de conducción. Una sentencia del Juzgado de lo Penal nº 3 de Arrecife de Lanzarote (sentencia 154/2018, de 10 de septiembre), descarta la versión aportada por los testigos en la vista y condena al acusado al dar por cierta la versión de los agentes de la Policía Local. El conductor fue castigado por un delito contra la seguridad vial por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, en concurso ideal con un delito de conducción sin permiso, y con la agravante de reincidencia. Los testigos se enfrentan ahora a una condena por falso testimonio. Curiosamente uno de los testigos era el taxista contra el que había chocado el conductor y que tras haber aportado pruebas de quien era el conductor luego se desdijo en el juicio.

<sup>1405</sup> Este apartado está desarrollado en el art. 21 RGCir y en él se especifica que sólo podrán someter a la prueba de alcoholemia a los conductores implicados en un accidente, a aquellos que muestran síntomas de consumo, a quienes son parados en el marco de operaciones preventivas de control de alcoholemia o a aquellos que cometen infracciones a aquel Reglamento. Si un conductor no lleva encima el permiso de conducción comete una infracción, pero no puede ser sometido al control de alcoholemia si no existe también alguna de las causas anteriores.

Si en un accidente en un terreno privado, un tractor causa daños a una persona se le puede someter a pruebas de detección de alcohol en el marco de una investigación penal pero no acogiéndose al TRLTSV.

La Instrucción 08/S-102, de la DGT detalla con gran precisión como deben llevarse a cabo las pruebas para la detección de alcohol y estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

<sup>1406</sup> Debiera contemplarse en la Ley la posibilidad de efectuar pruebas de detección de alcohol a la persona que viene hacerse cargo de un vehículo inmovilizado, por ejemplo, por alcoholemia del conductor. El art. 25 del RGCir señala que los agentes de la autoridad pueden permitir a otro conductor habilitado la retirada del vehículo cuando éste les ofrezca garantías suficientes, pero no cita expresamente la posibilidad de hacerle pruebas de alcoholemia. Sin embargo, vemos que los agentes pueden comprobar si ofrece "garantías suficientes" y estas garantías pueden consistir en comprobar la vigencia del permiso del conductor sustituto y en que no tiene exceso de alcohol o presencia de drogas en su organismo. El diario digital "El Confidencial" informa el 05.10.2018 que sólo en el plazo de una semana la policía foral de Navarra había tenido que descartar en dos ocasiones distintas a un conductor que venía a sustituir al que conducía un vehículo que había quedado inmovilizado por consumo de drogas, ya que el sustituto en un caso también tenía presencia de drogas y en el segundo caso tenía además había dado positivo en alcohol. En ambos casos tuvo que acudir un tercer conductor "limpio" para hacerse cargo del vehículo.

<sup>1407</sup> (Obligación de incoar diligencias y levantar atestado en una serie de accidentes viales).

<sup>1408</sup> (Solicitud de atestado).

**3.** Las pruebas para la detección de alcohol<sup>1409</sup> consistirán en la verificación del aire espirado<sup>1410</sup> mediante dispositivos autorizados<sup>1411</sup>, y **para la detección de la presencia de drogas en el**

---

<sup>1407</sup> El Oficio 17/03/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial exige que se incoen diligencias y se levanten atestados por parte de las policías con funciones de seguridad vial en una serie de accidentes y que no se conformen con informes internos, para que de este modo se sustancien en la vía penal.

«Se trata de dar una tutela penal, mucho más sólida y beneficiosa, a las víctimas de modo que sean adecuadamente resarcidas y reparadas tanto en la parte moral como económica».

Los casos que se estipulan son aquellos accidentes con víctimas causados por no guardar la distancia de seguridad; en adelantamientos; cuando se producen importantes excesos de velocidad, por no respetar las preferencias de paso; alumbrado cuando esté totalmente ausente, deficiencias técnicas, en cambios de dirección; los ocasionados por distracciones, fatigas y sueño, conducción bajo los efectos del alcohol o con presencia de drogas en el organismo, los que afectan a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas). Además, y con carácter general, a todos aquellos en los que se produzcan fallecidos o determinadas lesiones graves con secuelas, como puede ser la pérdida e inutilidad de un órgano o miembro.

Si hubiese imprudencia de la víctima no sería necesario levantar atestado, a no ser que se produzca un fallecimiento o lesiones importantes.

<sup>1408</sup> Las solicitudes deben dirigirse a la fuerza de tráfico interviniente. Las policías autonómicas con competencia en materia de tráfico o locales pueden aplicar una tasa para ese servicio. En el caso de la ATGC, la solicitud de copia del atestado o informe es gratuita (todavía sigue sin fijarse una tasa), se puede realizar por vía telemática y se solicitará al subsector donde tuvo lugar el accidente.

No se va a entregar un atestado completo, pues, por la ley de protección de datos y otros motivos, se facilita una copia reducida del documento estadístico o informe ARENA, que se cumplimenta a efectos estadísticos para la DGT, y que puede no contener todos los datos necesarios para determinar las responsabilidades en el siniestro vial. Sí se presenta denuncia y a petición del Juzgado correspondiente, a éste sí se le remitirá un informe o atestado más detallado.

Si el atestado instruido por siniestro vial ha sido entregado en el juzgado correspondiente, la obtención de una copia debe requerirse a ese Juzgado, y no a la ATGC que se limitará a informar de la fecha y Juzgado en el que fue entregado al pasar a formar parte de un proceso judicial y no administrativo.

<sup>1409</sup> Es fundamental formar adecuadamente a los agentes de tráfico por la que sean instruidos en el modo de consignar los datos relevantes en las infracciones y delitos por consumo de alcohol o drogas, así como se deben practicar las pruebas de detección estas sustancias, ya que dada su naturaleza no pueden ser reproducidas en un momento posterior.

<sup>1410</sup> Técnicamente es el aire espirado alveolar ya que los etilómetros descartan el aire inicial y registran el aire medio, que se corresponde con el alveolar.

El alcohol que se consume se absorbe y pasa a la sangre. Una vez en la sangre, el alcohol circula por todo el organismo. En los pulmones circula por la red de pequeñas arterias que rodean los alveolos y es ahí donde se traspasa aire alveolar. Este es el alcohol que miden los etilómetros. Por eso todos los “trucos” que se hagan en la boca no consiguen engañar a estos aparatos.

<sup>1411</sup> Ahora debe tenerse en cuenta la vigente Ley 32/2014 de Metrología, de 22 de diciembre y el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla esta Ley.

En el caso de los cinemómetros y etilómetros evidenciales, hay que ir a la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47 de 24 de febrero), con vigencia desde el 24.08.2020.

**organismo**, en una prueba salival<sup>1412</sup> mediante un dispositivo autorizado<sup>1413</sup> y en **un posterior análisis de una muestra salival**<sup>1414</sup> en cantidad suficiente<sup>1415</sup>.

<sup>1416</sup> (*Duración de las pruebas de detección de alcohol y drogas*).

---

<sup>1412</sup> *Es importante la apuesta del TRLTSV por los dispositivos de detección de drogas en saliva, que se han demostrado seguros jurídicamente, poco intrusivos para los conductores y viables desde el punto de vista policial. El artículo 796.1.7) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal los incluyó previamente en el ámbito penal, a través de la disposición final 1.4 de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio que modificó el Código Penal.*

*La cantidad que se extrae está en torno a 300 microlitros. El test de droga mide el consumo de las últimas 6 horas. La proporción de drogas en la saliva está en relación con la existente en la sangre del sujeto, pero existen excepciones como es el caso del tetrahidrocarbocannabinol (THC) principal componente psicoactivo en el cannabis y en el caso de las benzodiacepinas. Esto supone dificultades para detectar correctamente su presencia en el organismo.*

<sup>1413</sup> *Los aparatos detectores de drogas son homologados por el Centro Español de Metrología u otro Instituto Oficial autorizado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC). La ENAC es una asociación sin ánimo de lucro y declarada, según el Real Decreto 1715 de 20101, como el único organismo dotado de potestad pública para otorgar acreditaciones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Europeo (CE) nº 765/2008 Véase también Orden JUS/1291/2010, de 13 de mayo, por la que se aprueban las normas para la preparación y remisión de muestras objeto de análisis por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.*

<sup>1414</sup> *Ahora figura en el TRLTSV lo que ya estaba establecido en el apartado 1.7ª), del artículo 796 LECrim, desde la reforma operada por la Disposición final primera de la Ley Orgánica 5/2010, de 23 de noviembre, de modificación del CP.. En ese apartado figura:*

**7ª "Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores (estos últimos han pasado a ser vehículos de motor, desde el 01.01.2019) serán realizadas por agentes de la policía judicial de tráfico con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia".**

*Por eso no deja de llamar la atención que el diario digital Vozpopuli en su edición del 15.01.2015 señale que el Gobierno reconoce en un documento remitido a Toni Cantó, entonces diputado de UPyD, que la detección de drogas por saliva no es válida sin una prueba posterior en laboratorio.*

*Si se planteó esta cuestión en el Congreso seguramente fue porque algunos conductores fueron sancionados sin efectuarse ese análisis posterior en laboratorio y ahora tendrían que anularse las multas impuestas sin esa segunda prueba.*

*Tenemos que tener en cuenta que está pendiente su desarrollo reglamentario.*

<sup>1415</sup> *La revista Autobild.es, en su edición digital de 14.01.2019, informa que la Dirección General de la Agrupación de Tráfico remitió una orden a todas las unidades en las que establece que "únicamente se realizarán pruebas de drogas conforme a las instrucciones existentes hasta la fecha en los supuestos de accidentes, infracciones y signos evidentes que deriven en una actuación penal". El motivo, según la orden, es que estaba muy próximo a concluir el contrato entre la DGT y el laboratorio al que se remitan las pruebas para ser confirmadas. Explica que eso sucede todos los años mientras no se adjudica un nuevo concurso.*

<sup>1416</sup> *Ni el TRLTSV, ni el RGCir, ni la Ley de Enjuiciamiento Criminal hacen mención alguna a la duración de las pruebas, así como el lugar donde se deben llevar a cabo. La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona 11709/2016, de 15 de noviembre, no considera desobediencia negarse a acudir a las dependencias policiales para hacer la prueba de alcoholemia si la policía de tráfico en el momento de hacer las pruebas en el lugar de los hechos no cuenta con un alcoholímetro apropiado o éste no funciona correctamente.*

*Las pruebas tienen que durar lo mínimo posible, pero eso va a depender de cada caso concreto.*

No obstante, cuando existan razones justificadas<sup>1417</sup> que impidan realizar estas pruebas<sup>1418</sup>, **se podrá ordenar**<sup>1419</sup> el reconocimiento médico del sujeto<sup>1420</sup> o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados<sup>1421</sup>.

---

<sup>1417</sup> Falta aclarar cuáles son esas razones justificadas. Está claro que se puede recurrir a los reconocimientos médicos y a los análisis clínicos por razones médicas justificadas (caso de heridos en accidente o supuestos de enfermedades) que impidan la práctica de la prueba de detección de drogas en saliva. También podría darse el caso de que una persona drogada no pudiese salivar lo suficiente precisamente por estar drogada.

Además de en esos supuestos por razones médicas, se puede acudir a los reconocimientos médicos y análisis clínicos en caso de carencia de dispositivos indiciarios de detección de drogas in situ o cuando éstos no estén operativos o no cuente el agente con formación específica. No obstante, ha de limitarse esta posibilidad a los supuestos del art. 21 a), b) y c) del Reglamento General de Circulación (accidente, síntomas evidentes o conducción irregular, e infracción de normas), con exclusión del apartado d) de aquel artículo (programas de controles preventivos).

<sup>1418</sup> Por ejemplo, en caso de accidente con hospitalización. Habría que mandar un oficio al Juzgado de Guardia solicitando mandamiento judicial u oficio para que se realice analítica de las muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos, al conductor implicado, al objeto de la determinación de la tasa de alcohol, así como la presencia y cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos presentes en su organismo. Teniendo que describir de forma precisa los indicios racionales que existen y por los cuales se solicita dicho mandamiento. Asimismo, se envía otro oficio al Hospital o Centro donde haya sido trasladado el conductor solicitando la custodia y conservación en condiciones idóneas, de las muestras de sangre extraídas con fines terapéuticos, y haciendo referencia que se va a solicitar mandamiento judicial para que ordene la práctica de pruebas analíticas sobre dichas muestras, al objeto de la determinación de la tasa de alcohol y la cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes y psicotrópicos presentes en su organismo. (Pitutis, en la página web "Guardianes del Asfalto").

<sup>1419</sup> Esta frase debe analizarse en relación con el art. 547 de la Ley Orgánica del Poder Judicial que se ocupa de la función de la Policía Judicial y sobre todo con el art. 282 y ss de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que indica que la Policía Judicial debe averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación y practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y **recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial.**

Al expresarse de esta forma parece que, de no seguir las indicaciones de los agentes, el personal médico y de enfermería estaría desobedeciendo a los agentes de la autoridad. Sin embargo, el art. 26 RGCir, que se ocupa de las obligaciones del personal sanitario, indica que éste debe proceder, en todo caso, (y sin que es lo ordene nadie), 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.

Aunque este apartado no lo dice expresamente, esta orden debiera ser dada por la Autoridad judicial. También no se entiende que pueda ordenar de forma coactiva este tipo de pruebas, sin una ley orgánica que las ampare y sin vulnerar los derechos fundamentales y el principio de legalidad.

<sup>1420</sup> Hubiera quedado más elegante decir "persona", "conductor" o "presunto infractor" en lugar de "sujeto", aunque este término se encuentre en informes policiales.

<sup>1421</sup> La Sentencia núm. 25/2005, de 14 de febrero de la Sala Primera del TC, estableció: "En el caso concreto de las intervenciones corporales, la violación de este derecho puede producirse, no ya por el hecho en sí de la intervención, sino por razón de su finalidad, es decir, porque a través de la práctica de esa prueba se puede obtener una información que el sujeto no quiera desvelar, lo que puede suponer una intromisión añadida en el ámbito constitucionalmente protegido del derecho a la intimidad personal. Ahora bien, ello no quiere decir que el derecho a la intimidad sea absoluto, pues cede ante intereses constitucionalmente relevantes, siempre que el recorte que haya de experimentar se revele como necesario para lograr el fin legítimo previsto, sea proporcionado para alcanzarlo y, en todo caso, sea respetuoso con el contenido esencial del derecho (SSTC 57/1994, de 28 de febrero y 143/1994, de 9 de mayo, por todas). La afectación, por lo tanto, ha de presentar una justificación objetiva y razonable, debiendo recordarse que los requisitos que conforman nuestra doctrina sobre la proporcionalidad, que resultan rigurosamente aplicables, son: que la medida limitativa del derecho fundamental esté prevista por la Ley, que sea adoptada mediante resolución judicial especialmente motivada, y que sea idónea, necesaria y proporcionada en relación con un fin constitucionalmente legítimo (STC 207/1996, de 16 de diciembre)."

Aquí el problema puede presentarse cuando una persona está inconsciente y no da su consentimiento. Se pueden hacer análisis, pero sólo a efectos clínicos ya que para que tuviesen efectos médicos-legales sería necesario su

4. El procedimiento, las condiciones<sup>1422</sup> y los términos en que se realizarán las pruebas para la detección<sup>1423</sup> de alcohol<sup>1424</sup> o de drogas<sup>1425</sup> se determinarán reglamentariamente<sup>1426</sup>.

consentimiento, salvo que se subsane esa falta de consentimiento mediante una orden judicial motivada y basada en el principio de proporcionalidad solicitando esa extracción aun estando inconsciente.

<sup>1422</sup> En algunos países como es el caso de Alemania está prohibida la presencia de alcohol en el organismo de los conductores noveles o hasta que cumplan 22 años.

<sup>1423</sup> El art. 22 RGCir que se ocupa de la realización de las pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado, no aclara si los agentes pueden exigir al afectado que los acompañe a comisaría para hacerle la prueba, por ejemplo, porque el etilómetro se encuentra en esa dependencia o el que tienen está averiado. Ha habido sentencias contradictorias sobre esta cuestión, así la SAP de Almería, Sección 2.ª, de 29.01.2001 en su Res. 26/2001, señaló que: "... si bien es cierto que el particular está obligado a someterse a estas pruebas de alcoholemia, es la administración la que ha de cuidar de hacerlo en términos tales que no se imponga a aquél cargas que no se encuentre obligado a soportar, como aquí ocurre en ese obligado traslado a las dependencias policiales para someterse allí a la aludida prueba. Ha de reputarse legítima la negativa a la realización de tal prueba ya una vez detenida, no "retenida" como la norma faculta en el lugar del hecho para hacer tan repetida prueba, apercibida de sus consecuencias caso de no llevarlo a cabo. Si el ciudadano está obligado a someterse al control, la administración está obligada a poner los medios en circunstancias acordes con la libertad de la persona que ha de ser primada, con lo que ante el sometimiento obligatorio que contenía el traslado a las dependencias policiales sin que se le permitiera otra posibilidad, no cabe hablar de que se conculcó el principio de Autoridad al negarse a una prueba obligatoria, sino simplemente a que se negaba a hacerla en esas circunstancias en las que se imponían restricciones a su libertad personal, quedando pues la duda relativa a si se hubiese prestado en realizarla de haberla ofrecido los agentes en el lugar del hecho».

En sentido contrario se pronunció la SAP de Baleares, sección 1.ª, de 05.05.2008, Resolución 84/2008, ya que consideró que una acusada pese a haberse sometido a la prueba mediante etilómetro de muestreo, estaría cometiendo un delito de desobediencia por no querer desplazarse para hacer una prueba con un etilómetro oficialmente autorizado. Entiende la Audiencia que la conductora estaba obligada y había sido advertida de la necesidad de practicar la prueba en las condiciones reglamentarias establecidas. Su manifestación y comportamiento contrarios al requerimiento efectuado incidieron en el tipo previsto en el artículo 380 del CP, que no se desvanece por el hecho de manifestar estar dispuesto a someterse a la prueba en el mismo lugar negándose a desplazarse a dependencias policiales pretextando cansancio o lo avanzado de la hora nocturna, pues no existe un derecho subjetivo a rechazar la práctica de tales pruebas por los referidos motivos y sí, en cambio, el deber general de soportar o tolerar, habida cuenta los medios existentes en las circunstancias de tiempo, lugar y dotación, el traslado a dependencias policiales para materializar la práctica de la prueba en condiciones reglamentarias, pues se intenta asegurar la práctica de las pruebas periciales que redundarán en la protección de la seguridad del tráfico (bien jurídico colectivo de considerable valor). Procede, en consecuencia, estimar probada esta infracción punible, como hace el juzgador a quo, dado que concurren todos los elementos precisos para el delito de desobediencia, desde la perspectiva de los artículos 21, 22 y 23 del Reglamento General de Circulación.

<sup>1424</sup> La sentencia n.º 499/12 de la Sección 5.ª de la Audiencia Provincial de Valencia señaló que "los agentes policiales pueden encontrarse hasta en tres situaciones en las que la diligencia con el etilómetro resultará fallida: una, cuando el sujeto se somete a las pruebas de detección con normalidad pero el alcoholímetro no refleja ningún resultado, en cuyo caso la disposición del sujeto es plena y el hecho de la frustración de la medición ha de atribuirse a defectos intrínsecos del aparato o de la boquilla; otra, absolutamente contraria, cuando el sujeto se niega a soplar tal y como se le conmina, en cuyo caso y salvo supuestos especiales, también parecería evidente que la disposición es nula y la frustración debe imputarse directamente al sujeto; y, una tercera, intermedia, cuando la disposición del sujeto a soplar es disimulada, pues no efectúa el mínimo esfuerzo físico imprescindible para que la prueba llegue a buen fin, supuesto en el que al depender la existencia del disimulo de la cuidada observación debe de distinguirse con claridad lo que es sometimiento de lo que no lo es".

<sup>1425</sup> Artículo 28 del RGCir. La Instrucción 2015/S-137 de la DGT señala que "En aquellos casos en que se haya detectado al conductor de un vehículo con presencia de drogas en su organismo, habiéndose constatado igualmente la circunstancia de ir conduciendo el mismo con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida, y los hechos no revistan carácter de delito contra la seguridad vil, se tramitarán dos expedientes administrativos sancionadores, uno por presencia de drogas (art. 27 RGCir) y otro por conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas (art. 20 RGCir).

<sup>1426</sup> Artículos 22, 23 y 24 del RGCir. El art. 22 de este reglamento, que se ocupa de las pruebas de detección alcohólica mediante el aire espirado señala en su apartado 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". Es decir, si una persona tuviese

5. A efectos de contraste, **a petición del interesado**<sup>1427</sup>, se podrán repetir las pruebas para la detección de alcohol o de drogas<sup>1428</sup>, **que consistirán preferentemente en análisis de**

---

*traqueotomía y no se le pudiesen hacer las pruebas en aire espirado, sería trasladada a un centro sanitario y si se negase a acudir al centro médico o si trasladado se negase a hacer un análisis de sangre el personal sanitario haría constar esta negativa en la solicitud de muestra que acompaña el atestado para que no pudiese alegar que no había sido informado adecuadamente. En el caso de negarse por cualquiera de estas causas se reflejará en el atestado la sintomatología observada y será denunciado por negarse a efectuar las pruebas de detección de alcohol.*

*En cualquier caso la extracción de sangre se ha de llevar a cabo en todo caso con respeto a la dignidad de la persona, sin que pueda en ningún caso constituir en sí misma o por la forma de realizarla, un trato inhumano o degradante, aspectos éstos sobre los que pesa una prohibición absoluta (arts. 10.1 y 15 CE).*

*<sup>1427</sup> Si el supuesto infractor manifiesta que no puede efectuar la prueba en aire espirado, alegando cualquier dolencia o enfermedad respiratoria, la forma adecuada de proceder es trasladarlo al centro médico correspondiente, y allí realizarle la prueba en sangre (o en saliva), no como contraste, ya que no hay prueba con la que contrastar, sino como primera y única prueba.*

*La Ley habla a “petición del interesado” y el RGCir en su artículo 23.3) señala que se le informará del derecho que tiene a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre. Con lo cual el conductor, si no lo hiciese antes, puede solicitar el contraste una vez informado. El problema es que una vez más se produce una discriminación a favor de una persona con recursos económicos frente a otra que carece de ellos y además puede ocurrir que no lleve encima suficiente dinero para el depósito previo del importe del análisis. El que pueda ser acompañado a un cajero, por ejemplo, también afecta al nivel de alcohol en sangre por el tiempo transcurrido en ese trámite. Y pudiera ocurrir que el cajero no funcionase o careciese la persona de suficiente dinero (véase la sentencia absolutoria de la Audiencia Provincial de Madrid de 2012 – Núm. de resolución 777/2012).*

*Este reconocimiento en el centro sanitario puede ser conveniente en algunos casos, por ejemplo, en el caso de un enólogo ya que después de catar en boca varios vinos puede tener alcohol en el aliento, pero no en el organismo. También se ha producido alguna anécdota con algún sacerdote que, ante la escasez de los mismos, debía misar en varias parroquias y tomaba algo más de vino del que autoriza el RGCir.*

*<sup>1428</sup> Debían diferenciarse claramente el alcohol y las drogas, ya que el contraste de la presencia de drogas en el organismo se hace con una muestra de saliva en un laboratorio homologado y eso siempre va a ser posterior a la prueba salival realizada “in situ”. Es decir, normalmente, en el caso de las drogas no se hará una prueba de contraste mediante un análisis de sangre.*

**sangre**<sup>1429</sup>, salvo causas excepcionales debidamente justificadas. Cuando la prueba de contraste arroje un resultado positivo será abonada por el interesado<sup>1430</sup>.

<sup>1429</sup> Cuando las mediciones del etilómetro han resultado fallidas por la exclusiva voluntad del requerido, no existe obligación por parte de los agentes de ofrecer la prueba de contraste de análisis de sangre, orina o cualquier otra, incluso aunque fuera solicitada directamente por el propio conductor. Conforme al art. 22.1) del RGCir, la norma general para la realización de pruebas de alcoholemia no es la de practicar, de entre todas las posibles, aquella que el requerido elija por sí mismo o decidan los agentes, como por ejemplo en el caso de que el afectado padezca una enfermedad respiratoria que le impida practicar la prueba con las garantías exigibles o en el que se comprueben "in situ" evidentes defectos en el aparato como el arrojar resultados incompatibles o no dar evidencia alguna pese a la disposición del que sopla, podrán los agentes practicar otro tipo de pruebas (SAP 3ª de Girona núm. 682/2002, de 14 de octubre").

El análisis de sangre **solo puede realizarse a petición del interesado** cuando éste ha completado las dos pruebas con el etilómetro de precisión, que consisten en insuflar aire dos veces por cada prueba. Por lo tanto, una prueba en el etilómetro de precisión es el resultado final de dos pruebas parciales, no obstante, este resultado final no es la media de esas dos pruebas, sino el resultado de la prueba más baja.

Pasada la primera prueba con el etilómetro y tras, al menos, diez minutos, el requerido a la prueba de alcoholemia deberá obligatoriamente a someterse a la segunda prueba, normalmente si aquella arrojó un resultado positivo. En caso de que se negase debería ser denunciado por superar la tasa haciendo constar que se niega a la segunda prueba, pero en ningún caso podrá solicitar contraste alguno con análisis de sangre u otros relacionados, pues ese derecho es cuando se ha sometido por completo a ambas pruebas del etilómetro.

La segunda prueba con el etilómetro puede dar resultados ligeramente distintos porque la curva de la alcoholemia varía lentamente con el paso del tiempo. Entre ambas pruebas nada impide que el afectado pueda beber agua o hacer ejercicio.

Una respuesta del Subdirector General de Normativa y Recursos de la DGT, de 17.12.2007 indica que si entre la primera y segunda prueba del etilómetro hay diferencias y en una de ellas el nivel de alcohol está por debajo de lo exigido para que exista infracción administrativa, se aplicará el principio de "in dubio pro reo" y no se le denunciará.

En casos muy excepcionales en los que es imposible realizar la prueba de alcoholemia por aire espirado, como cuando una persona es incapaz de insuflar el volumen de litros de aire preciso para completar la prueba, se considera negativa y el denunciado deberá justificar esa incapacidad en el juzgado.

Es decir, es el conductor el que debe acreditar la enfermedad o padecimiento físico que supuestamente le impediría realizar la prueba de alcoholemia (sentencias n.º 1.047/04 de 14 de diciembre y n.º 138/05 de 11 de abril de la Sección 1.ª de la Audiencia Provincial de Lleida), y desde luego, la relación entre la enfermedad alegada y la supuesta incapacidad de soplar eficazmente, ... Sólo una dolencia gravísima, por otro lado, podría impedir el mínimo soplido necesario para la realización de la prueba. Los aparatos que se utilizan disponen de unos sensores que producen una reacción específica en presencia de alcohol en el aire, y, además, presentan una baja resistencia al soplido, posibilitando realizar pruebas incluso con un volumen respiratorio bajo; otra cosa es que de forma intencionada no se introduzca el mínimo aire preciso, tal y como explica la Magistrado de lo Penal que se produjo en el caso de autos".

Si la persona se encuentra mal, lo finge o se muestra muy poco colaboradora, por norma general los agentes no solicitan una orden judicial que permita extraerle sangre ya que esta medida se considera excesiva.

Inicialmente sería requerido para efectuar un análisis de sangre para verificar los gramos por litro de sangre.

El Faro de Vigo en su edición del 13.06.2017 informa que, en los controles efectuados en las proximidades de Santiago, resultó positivo en alcoholemia el conductor de un turismo que en la primera prueba arrojó un resultado de 1,22 miligramos de alcohol por litro de aire espirado y la segunda "no fue capaz a realizarla", al quedarse dormido en el desarrollo de la misma, por lo que tuvo que "ser despertado por el componente del Equipo de Atestados que le practicaba la prueba".

Si no colaborase, la persona sería imputada por negarse a someterse a las pruebas y si se acudiese con ella a un centro sanitario, el agente acompañaría la denuncia con los correspondientes partes médicos.

Hay que recordar que la negativa a someterse a las pruebas es un delito más agravado que realizar la propia prueba, ya que en el primer caso se suman las penas de prisión a la privación del derecho a conducir.

<sup>1430</sup> Es decir, si vuelve a dar positivo en el centro sanitario, el infractor deberá abonar el coste de las pruebas. Al interesado se le exige, aunque no esté previsto en la Ley, un depósito para responder del posible pago y actualmente es de unos 200 o 300 €. Este depósito está contemplado en el artículo 23.4) del RGCir donde no se aclara si el depósito queda en manos de los agentes de tráfico, del juzgado o del centro sanitario.

Teniendo en cuenta que la medición por etilómetro es científicamente menos fiable que la hematológica, si el interesado no dispone de dinero o no puede disponer del mismo en un período de tiempo que no altere significativamente los resultados, e insiste en efectuar la prueba de contraste, se debe proceder igualmente a

<sup>1431</sup> (Contradicción entre la prueba inicial y la prueba de contraste).

<sup>1432</sup> (Conclusiones).

---

efectuar la prueba en sangre. En ese caso será el hospital quien emitirá una factura y tratará de cobrar la deuda. No se consideraría indefensión si se efectuasen las pruebas con el etilómetro y los agentes reflejasen en el acta de forma contundente unos síntomas que no dejasen dudas razonables sobre la situación psicofísica del conductor. Véase la sentencia 777/2012 de la Audiencia Provincial de Madrid de la que fue ponente Jesús Fernández Entralgo.

La Instrucción 14/S-134, de 09.07.2014, de la DGT sobre "Denuncia, sanción y detracción de puntos en infracciones de alcohol", dispone: "En aplicación de la normativa citada, para poder formular denuncia por infracción al artículo 20 del Reglamento General de Circulación, el agente de la autoridad encargado de la realización de la prueba de alcoholemia deberá tener en cuenta el error máximo permitido que se contiene en el cuadro del presente escrito. En caso de que, al tener en cuenta este error máximo permitido, la tasa que arroje el etilómetro no llegue a los límites descritos en el cuadro, no procederá formular denuncia.

En los casos en los que, si proceda la formulación de la denuncia, los agentes deberán consignar, en el boletín y en la documentación complementaria, siempre la tasa que arroje el etilómetro, que es la que se refleja impresa en los tickets, nunca la tasa corregida, toda vez que el artículo 74.3.a) del texto articulado establece que en las denuncias de los agentes deberá constar, entre otros, "**la infracción presuntamente cometida**". En este sentido, debe tenerse en cuenta que el resultado que consta en los tickets es la prueba real de la infracción que se imputa, y ello no debe nunca generar confusión ni inseguridad jurídica a las partes intervinientes en el procedimiento.

<sup>1431</sup> El 14.07.2019 el periódico "El Mundo" informa que un juzgado de lo contencioso administrativo de Pontevedra absolvió a una conductora que había dado positivo en consumo de metanfetamina en la prueba inicial y de cannabis y cocaína en la prueba de contraste en laboratorio. Esa contradicción, junto con otras pruebas, hicieron que el magistrado estimase que no se respetó la presunción de inocencia.

<sup>1432</sup> El Anexo I del TRLTSV define a "conductor" como "la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales" y el art. 3 RGCir, respecto a los conductores, señala: "1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario"

El art. 14 TRLTSV señala con claridad que con su simple presencia en el organismo está prohibido conducir. Este artículo sólo impide circular por las vías a los **conductores de vehículos** con índice de alcoholemia superior al permitido o con presencia de drogas en el organismo, mientras que los demás usuarios de la vía no se ven afectados por esta prohibición. No se puede sancionar, de acuerdo con este artículo, a un peatón que camina ebrio o drogado si no comete una infracción o se ve implicado en un accidente. Es decir, si un peatón camina borracho por una acera con riesgo de que en cualquier momento pueda invadir la calzada, un agente no cuenta en el TRLTSV con la posibilidad de adoptar la medida cautelar de impedirle que continúe su camino y sólo podrá actuar si finalmente el peatón se introduce en la calzada, ya que estaría cometiendo una infracción, con el riesgo de que pudiese provocar un accidente. En este caso concreto, el agente podría utilizar, para intervenir, el art. 37.17) de la L.O. 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana, que sanciona perturbar gravemente la tranquilidad ciudadana habiendo consumido bebidas alcohólicas.

Si nos fijamos en el contenido de los art. **10 TRLTSV** (en singular) y al **art. 2 RGCir** (en plural), ambos señalan: "El (los) usuario(s) de la vía está(n) obligado(s) a comportarse de forma que no entorpezca(n) indebidamente la circulación ni cause(n) peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes". Pero, un usuario, si no "**causa**" un peligro, un perjuicio o molestias innecesarias sigue sin tener prohibido circular, salvo que estuviera especificada una prohibición expresa para determinados usuarios.

Por otra parte, el **art. 20 RGCir** sólo se ocupa de las tasas de alcohol en los conductores de vehículos y por ello no establece la tasa de alcoholemia de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, peatones y pasajeros, lo que parecería que a estos usuarios no se les pueda denunciar por ir bebidos, porque no tienen una tasa "reglamentaria" a partir de la cual cometen una infracción.

El **art. 21 RGCir** que se ocupa de las personas obligadas a someterse a las pruebas de detección de alcohol, se refiere inicialmente sólo a los conductores de vehículos a los que obliga siempre a someterse a las pruebas, pero seguidamente señala que "**cualquier usuario**" debe someterse a dichas pruebas si se ve implicado como posible responsable en un **accidente de circulación**.

Vemos que este **art. 21 RGCir** desarrolla, solo parcialmente, lo dispuesto en el **art. 14 TRLTSV**, ya que este último es más exigente al obligar a someterse a las pruebas de detección a "**los demás usuarios de la vía**" **sólo cuando se vean implicados en un accidente** sino también cuando hayan **cometido una infracción**.

El **art. 22 RGCir** establece que las pruebas de detección se realizaran con etilómetros autorizados oficialmente y al igual que el art. 21 RGCir, habla de "personas obligadas". El **art. 23 RGCir**, aunque no cita expresamente el

término “personas obligadas” es una continuación de los anteriores y establece los niveles de alcohol máximos en sangre y aire espirado a partir de los cuales se comete una infracción administrativa y ya vimos que si un usuario comete una infracción o se ve implicado en un accidente (**art. 14 TRLTSV**) tiene que someterse a estas pruebas.

El **art. 24 RGCir** expone como debe actuar el agente de la autoridad cuando detecte que el conductor supera los niveles máximos de alcohol permitidos.

**Respecto a las drogas**, el **art. 27 RGCir** sólo menciona la prohibición de circular con presencia de drogas en el organismo a los conductores de vehículos. Es decir, pareciera que no se debe denunciar por la legislación de tráfico, a los pasajeros, a los peatones, a los conductores de ganado, incluidos los jinetes, o a los alumnos de autoescuela acompañados por un profesor, por la presencia de drogas en su organismo.

Es el **art. 28.1.b) RGCir**, a través del **art. 21 RGCir**, el que **amplía la prohibición a:**

- a) **A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo** cuando se hallen implicados en algún **accidente de circulación**. Si no estuviese implicado como posible responsable, el primer párrafo del **art. 21 RGCir** también obliga a los conductores a someterse a las pruebas.
- 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 drogas.
- c) **A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones** a las normas contenidas en el Reglamento General de Circulación.
- 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 consumo de drogas ordenados por dicha autoridad.

Es decir, **en el Reglamento General de Circulación**, sólo **quedan exentos: los peatones, los pasajeros, los conductores de ganado, incluidos los jinetes, y los alumnos de autoescuela** de la prohibición de circular con presencia de drogas en el organismo, siempre que **no presenten síntomas, no se hallen implicados** en un accidente de circulación o bien, cuando sin presentar síntomas, se nieguen a someterse a un control preventivo de consumo de drogas. Si no se dieran estas circunstancias y fueran parados **fuera** de un programa de control preventivo de drogas, **parecería que no podrían ser denunciados** por la normativa de tráfico y **no se les podría hacer el drogatest**.

Pero el **art. 77.c) TRLTSV**, amplía de nuevo los tipos de usuarios que no pueden circular con presencia de drogas en el organismo, al señalar que **no se puede conducir** con presencia de drogas en el organismo y no diferencia a los que conducen un vehículo, de los conductores de ganado, incluidos los jinetes.

Figura esto también en el **art. 28.1 RGCir**: “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**”.

Este último artículo permite que se puedan hacer controles preventivos a **cualquier tipo de conductor** para ver si conducen con presencia de drogas en el organismo.

Con lo cual sólo quedarían excluidos quienes no sean conductores, es decir, los peatones, los pasajeros y los alumnos de autoescuela.

Esto se ve ratificado en el **art. 26.2 (alcohol) y 28.2 (drogas) del RGCir**, ya que se solo se ocupan de los conductores: “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 ...”.

Vemos pues que dado que los usuarios de la vía, excepto los conductores, no tienen ninguna prohibición de circular si tienen presencia de alcohol o drogas en el organismo, sólo serán sancionados, **por la normativa de tráfico**, por haber cometido una infracción de tráfico o verse implicados en un accidente y negarse, en ambos casos, a someterse a las pruebas de detección, pero nunca por el nivel de alcohol o por la presencia de drogas en su organismo.

Podrían ser sancionados, en casos concretos, por los **art 36.16 (drogas) y 37.17 (alcohol) de la Ley Orgánica 4/2015**, de protección de la seguridad ciudadana.

Finalmente señalar que el **art.80.2.a) TRLTSV**, establece que cuando el conductor circule con una tasa de alcohol que supere el doble de la permitida, se le impondrán 1.000 € de multa. Aquí también se deben aplicar los márgenes de corrección de los etilómetros, tal como lo refleja la sentencia 89/2021, de 31 de marzo, del juzgado núm. 3 de lo Contencioso Administrativo de Pontevedra que estimó que hay que tener en cuenta el margen de error de hasta el 7,5% establecido en cada caso en la Orden Ministerial de 22 noviembre 2006. Siendo diferente ese margen según el aparato etilómetro empleado en la medición sea nuevo, según sea su fecha de puesta en funcionamiento, y también para el caso de que haya sido objeto de algún tipo de reparación.

El **art. 379.2 CP** considera delito conducir 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. Sin embargo, muchas veces esas cifras

El personal sanitario está obligado<sup>1433</sup>, en todo caso, a dar cuenta del resultado de estas pruebas al Jefe de Tráfico<sup>1434</sup> de la provincia donde se haya cometido el hecho o, cuando proceda, a los órganos competentes para sancionar de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, o a las autoridades municipales competentes<sup>1435</sup>.

<sup>1436</sup> (Bebidas energéticas).

<sup>1437</sup> (Presencia combinada de alcohol y drogas en el organismo).

---

acaban convirtiendo el delito en infracción administrativa, al aplicarle los factores de corrección a los etilómetros. Así no sería delito hasta 0,65 en los etilómetros nuevos y 0,66 en los que tengan más de un año de antigüedad.

**Al final de este Tomo II, puede verse un trabajo como afectan legal y reglamentariamente el alcohol y las drogas a los distintos usuarios de las vías y se puede ver un diagrama realizado por Jordi Morales Dumanjó, sobre la negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.**

<sup>1433</sup> El Juzgado de Instrucción núm. 003 de Vigo, en Sentencia por Diligencias Previas Procedimiento Abreviado 2450/2010 ante la solicitud de la policía judicial de datos sin mandamiento judicial o requerimiento previo del Ministerio Fiscal y la negativa de los médicos a proporcionarlos ya que entendían que debían remitirlos al juzgado, señala que el artículo 22.2 de la LOPD habilita a los miembros de la Policía Judicial para la obtención y tratamiento de los datos requeridos siempre que: a) quede debidamente acreditado que la obtención de los datos resulta necesaria para la prevención de un peligro real y grave para la seguridad pública o para la represión de infracciones penales y que, tratándose de datos especialmente protegidos, sean absolutamente necesarios para los fines de una investigación concreta; b) que se trate de una petición concreta y específica; c) que la petición se efectúe con la debida motivación y d) que los datos sean cancelados cuando no sean necesarios para las averiguaciones que motivaron su almacenamiento.

Aunque el artículo 11.2 d) de la LOPD indica que los destinatarios son el Ministerio Fiscal o los Jueces o Tribunales, dado que Policía Judicial debe remitirles estos datos, la cesión de esos datos tiene amparo en la LOPD.

En la Sentencia se aclara que, aunque se ha producido desobediencia a los agentes de la autoridad no se aprecia delito ya que estos últimos no informaron a los médicos que podían incurrir en un delito de desobediencia grave del artículo 556 del Código Penal, pero si reputa como falta (las faltas han pasado a ser delitos leves) el hecho que dio lugar a las diligencias previas.

<sup>1434</sup> Dada la tendencia actual en materia lingüística, tendría que decir “al Jefe o a la Jefa” o sustituir el término por “a la persona que esté a cargo de la Jefatura de Tráfico”.

<sup>1435</sup> La muestra se suele remitir, acompañada de un escrito, al Delegado Provincial de Sanidad, aportando los siguientes datos:

- Identificación de la muestra con el nombre de la persona a la que pertenece.
- Fecha y hora de la toma de muestra.
- Indicando que en la desinfección de la piel no se ha empleado alcohol, tintura de yodo ni otros disolventes con fracciones volátiles.
- Porcentaje de alcoholemia en sangre.
- Sistema de conservación hasta la remisión al Laboratorio.
- Cargo o institución a los que remitir los resultados.

<sup>1436</sup> Ni la ley ni los reglamentos se ocupan de la influencia de las bebidas energéticas en la conducción. Un estudio de la revista “Alcoholism: Clinical and Experimental Research” de noviembre de 2016 titulado “Energy drink uses patterns among young adults: Associations with drunk driving”, observó que los jóvenes que consumen bebidas energéticas solas o mezcladas con alcohol tienen más probabilidades de conducir bajo los efectos del alcohol.

<sup>1437</sup> El TRLTSV no aclara adecuadamente lo que supone conducir, al mismo tiempo, con drogas y alcohol en el organismo.

Por ejemplo, la ley del estado de Nueva York, diferencia la conducción con alcohol, con drogas y con la combinación de ambas sustancias.

La Instrucción 08/S-102, de la DGT, de 29.09.2008 detalla como proceder cuando hay consumo simultáneo de drogas y alcohol.

Debemos tener en cuenta que el Anexo II TRLTSV detrae puntos del permiso en dos apartados distintos, el 1 por conducir con niveles de alcohol superiores a los reglamentariamente permitidos y el 2 por presencia de drogas en el organismo y debiera indicar si se pueden sumar ambas detracciones de puntos cuando se sancione al conductor.

El 13 de julio de 2021, se presentó a los medios la Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico, publicada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), donde figura

## CAPÍTULO II

### Circulación de vehículos

1438 (Circulación invernal).

que en 2020, del total de 597 conductores fallecidos en accidente de tráfico y sometidos a autopsia y análisis toxicológico, 291 (48,7%) arrojaron resultados positivos a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, un 3,2% más que en 2019.

<sup>1438</sup> Se echa de menos en el TRLTSV y en el RGCir que no haya ningún artículo dedicado específicamente a la conducción invernal y sólo existe información al ocuparse de ciertas señales como la S-21 (transitabilidad en tramo o puerto de montaña) y sus variantes que figura dentro del art. 159 RGCir. Por otra parte, la palabra “hielo” no aparece en la Ley y solamente la encontramos en el RGCir en la señal P-34 (pavimento deslizante por hielo o nieve). Otra señal relacionada con la vialidad invernal es la R-412 que se ocupa de las cadenas para nieve. No se entiende muy bien el motivo de esta ausencia, ya que vemos como el RGCir le dedica, por ejemplo, el art. 123 a la conducción nocturna. Donde si encontramos información es en la Norma 8.1.IC sobre señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (que según el Anexo I RGCir forma parte del Catálogo Oficial de Señales), cuyo punto 7.21, está dedicado a la vialidad invernal y donde además de recomendar el uso de señalización variable, figuran carteles de tráfico no sólo informando, sino incluso limitando o prohibiendo la circulación según condiciones del asfalto (nevado-helado) a algunos vehículos o incluso a todos, por aplicación del art. 159 RGCir, señales S-21, S-21.1 a,,b,,c,,d y e que indican que para circular es obligatorio el uso de cadenas o **neumáticos especiales a una velocidad máxima de 30 km/h**. Estas señales están complementadas con las S-21.2 a,,b,,c y d y S-21.3 a y b. Recordemos que la señal R-412 que figura en el art. 155 RGCir prohíbe, en calzadas nevadas, proseguir la marcha sin cadenas para nieve u **otros dispositivos autorizados**, que actúen al menos en una rueda a cada lado del mismo eje motor. Esta exigencia también figura en el art. 12 del RGV. Este último reglamento señala en su Anexo VII, apartado 5 que “Si se utilizan neumáticos especiales de nieve, éstos irán marcados con la inscripción M + S, MS o M & S (Mud and Snow – Barro y Nieve), y deberán tener una capacidad de velocidad, bien igual o superior a la velocidad máxima prevista para el vehículo, bien no inferior a 160 Km/h si la velocidad máxima del vehículo es superior a ésta.”

Pero el RGV ha quedado modificado por el Reglamento núm. 117 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de neumáticos por lo que se refiere a las emisiones de ruido de rodadura, a la adherencia en superficie mojada y/o a la resistencia a la rodadura. En este Reglamento publicado en el DOUE, el 12.08.2016, figuran los conceptos de “neumático de nieve” y “Neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve”.

Es decir, si es poca nieve se pueden usar los “M+S” pero si hay mucha nieve, para que puedan sustituir a las cadenas, deben contener además de estas letras, el “símbolo alpino”: un copo de nieve dentro de una montaña de tres picos. El Reglamento de la CEPE define al «Neumático de nieve» como el neumático cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en condiciones de nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento del vehículo y al «Neumático de nieve para uso en condiciones extremas de nieve» al neumático de nieve cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para su utilización en condiciones extremas de nieve. En el Apéndice 1 del reglamento aparece el “símbolo alpino” indicando que la base y la altura serán, como mínimo, de 15 mm cada una.



Aunque las cadenas se montan sólo en el eje motriz, en el caso de los neumáticos de invierno deben montarse en las cuatro ruedas.

Las cadenas proporcionan capacidad de tracción, pero la estabilidad en el eje que no las lleva instaladas continúa siendo precaria. Sobre la capacidad de frenada, debemos tener en cuenta que a 30 km/h sobre nieve, para detener el coche con cadenas se puede necesitar más del doble de metros que si se llevan neumáticos de invierno.

No se deben utilizar los neumáticos de invierno en verano porque ofrecen peor rendimiento y se desgastan antes.

<sup>1439</sup> (Circulación en condiciones extremas de calor).

## Sección 1.ª Lugar de la vía<sup>1440</sup>

### Artículo 15. Sentido de la circulación<sup>1441</sup>.

Como norma general y muy especialmente<sup>1442</sup> **en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad<sup>1443</sup>, el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley por la derecha<sup>1444</sup> y lo más cerca posible del borde de la calzada, con las excepciones que reglamentariamente se determinen, manteniendo en todo caso la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad.**

### Artículo 16. Utilización de los carriles.

**1. El conductor de un automóvil<sup>1445</sup>, que no sea un vehículo para personas de movilidad reducida<sup>1446</sup>, o de un vehículo especial con la masa máxima autorizada que reglamentariamente se determine<sup>1447</sup>, debe circular por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia<sup>1448</sup> y debe, además, atenerse a las reglas siguientes:**

---

<sup>1439</sup> Al igual que en el caso de la conducción invernal, también se echa de menos un artículo dedicado a la conducción en condiciones extremas de calor. El calor excesivo puede poner en riesgo a niños o animales dejados en el vehículo y produce fatiga e inquietud si no se dispone de aire acondicionado o está averiado.

El diario ABC informa el 02.07.2019 que, según el RACE, la ola de calor que sufrió entonces España, hizo que, entre el miércoles y el domingo, los conductores españoles padeciesen un 16% más de problemas relacionados con sus vehículos. Las baterías sumaron el mayor número de incidencias totales, seguidos de los neumáticos y los avisos del motor.

<sup>1440</sup> Es difícil de comprender como se permite que los ciclistas, los conductores de VMP o los conductores de vehículos de tracción animal puedan circular por las vías públicas sin haberse comprobado previamente, por parte de las autoridades de seguridad vial que tienen unos conocimientos mínimos de la normativa y de las señales que les afectan. Tengamos en cuenta que los ciclistas mayores de 14 años pueden circular por las autovías salvo que esté expresamente prohibido.

<sup>1441</sup> Las modificaciones en rojo fueron añadidas por la Ley 18/2021 y entran en vigor el 21.03.2022.

<sup>1442</sup> Debía haber añadido "cuando esté siendo adelantado".

<sup>1443</sup> Se ha optado por poner "reducida visibilidad" en lugar de "visibilidad reducida" del artículo 37. El concepto de "visibilidad reducida" se refiere a las características geométricas de la carretera, pero al no detallar cuando debe entenderse que se da esta situación, eso supone inseguridad jurídica para el conductor. En cambio, en otras ocasiones si se ha aclarado este tipo de dudas y así el art. 100.3) del RGCir describe con claridad cuando una vía se considera "insuficientemente iluminada".

En el Código de la Circulación portugués indica que la visibilidad es reducida o insuficiente en una vía siempre que el conductor no pueda ver la calzada en toda su longitud en una extensión de al menos 50 m.

<sup>1444</sup> Es interesante que lo mencione ya que en Europa hay cuatro Estados en los que se circula por la izquierda: Reino Unido, Irlanda, Malta y Chipre.

<sup>1445</sup> Aunque el artículo se refiere a "automóviles" muchos de sus apartados se aplican a otro tipo de vehículos como ciclos o vehículos de tracción animal y debiera haber indicado cuales de estos apartados son de aplicación general. La definición de automóvil está contemplada en el punto 13 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1446</sup> En Iberoamérica se utiliza mucho el término "movilidad limitada".

<sup>1447</sup> El art. 30 del Reglamento General de Circulación habla de masa y no de peso. La masa es la cantidad de materia de cada cuerpo y siempre es igual y se mide en kilogramos. El peso es la fuerza que ejerce la gravedad sobre una masa y por eso en la luna una misma masa pesa 6 veces menos, ya que la fuerza de la gravedad también es 6 veces menor. El peso se mide en newtons. En el apartado 1 de este artículo indica que son 3.500 kilogramos.

<sup>1448</sup> No aclara lo que es una situación de emergencia. Puede deducirse que circula por el arcén porque está averiado sin que la avería le impida circular a una velocidad inferior a la mínima de la vía. El artículo 17.1) TRLTSV indica que cuando una situación de emergencia obligue a circular a una velocidad anormalmente reducida, el

- a) En las calzadas<sup>1449</sup> con doble sentido de circulación y dos carriles<sup>1450</sup>, separados o no por marcas viales<sup>1451</sup>, debe circular por el de su derecha.
- b) En las calzadas con doble sentido de circulación y tres carriles<sup>1452</sup>, separados por marcas longitudinales discontinuas, debe circular también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.
- c) Fuera de poblado, en las calzadas con más de un carril reservado para su sentido de marcha, debe circular normalmente por el situado más a su derecha<sup>1453</sup>, si bien podrá utilizar el resto de los de dicho sentido cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen, a condición de que no entorpezca la marcha de otro vehículo que le siga.

Cuando una de dichas calzadas tenga **tres o más carriles** en el sentido de su marcha, los conductores de camiones con masa máxima autorizada<sup>1454</sup> superior a la que reglamentariamente se determine<sup>1455</sup>, los de vehículos especiales que no estén obligados a circular por el arcén<sup>1456</sup> y **los de conjuntos de vehículos de más de siete metros de longitud, deben circular normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato** en las mismas circunstancias y con igual condición a las citadas en el párrafo anterior.

---

*conductor debe hacerlo por el arcén si éste es transitable y suficiente, ya que si no es así puede utilizar la parte imprescindible de la calzada.*

*Pero también puede ocurrir que el vehículo se vea obligado a actuar de acuerdo con el artículo 70 del RGCir que trata de los **vehículos no prioritarios en servicio de urgencia**, y en ese caso, aunque trasladase a un herido, también se vería obligado a circular por el arcén, ya que no deja de ser una situación de emergencia.*

*El sentido común indica que una emergencia es cuando nos vemos obligados a detener el vehículo en el arcén por una avería o por el malestar de uno de sus ocupantes o a desplazarlo allí al retirarlo de la calzada después de un accidente de circulación.*

*Finalmente, si circula por el arcén por razones de emergencia debemos recordar que por el arcén se ven obligados a circular numerosos vehículos tal como señalan el artículo 17 del TRLTSV y el 36 del RGCir y ahí podrían ponerse en peligro ciclistas, ciclomotoristas, etc.*

<sup>1449</sup> La definición de "calzada" figura en el apartado 55 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1450</sup> La definición de "carril" figura en el apartado 56 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1451</sup> Existe cierta inseguridad en el uso de las palabras "vial" o "viario". Las Naciones Unidas usan "viarias" en las Convenciones internacionales para referirse a la señalización horizontal. A ello se refiere la Ley de Bases de 1989 que señala que los símbolos de señalización se acomodarán...al Protocolo adicional sobre **marcas viarias** de Ginebra de 1973 para luego seguidamente indicar que las "marcas viales" son las últimas en el orden de prioridad entre señales. La Real Academia Española parece considerarlos sinónimos ya que en el DLE figura que vial se refiere a la vía y viario a las carreteras o caminos.

*Mientras la normativa de tráfico prefiere vial, la de carreteras, aunque la norma 8.2-IC de la Instrucción de carreteras se ocupa de las "marcas viales", se puede decir que poco a poco se está decantando por "viario" o "viaria". Así la Ley 37/2015 de Carreteras utiliza este último término y también la Orden Circular 32/2012 se ocupa de los nudos viarios, así como el Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte o el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.*

<sup>1452</sup> Calzadas en las que el carril central se utiliza para adelantar y cambiar de dirección a la izquierda. Se les conoce como "carril de la muerte" porque en él los accidentes son gravísimos. En España afortunadamente prácticamente ya no existen. Su utilización figura en el art. 30 del RGCir.

<sup>1453</sup> Muchos conductores sufren del conocido como "síndrome del carril izquierdo" y pretenden utilizar continuamente ese carril para apurar más y evitar adelantar a otros vehículos, sin tener en cuenta que provocan situaciones de peligro y molestias a los demás conductores.

<sup>1454</sup> La definición de "Masa máxima autorizada" figura en el apartado 37 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1455</sup> 3.500 kg (art. 32 del RGCir).

<sup>1456</sup> Los que tengan una MMA superior a 3.500 kg, según el art. 30 Reglamento General de Circulación.

**d) Cuando se circule<sup>1457</sup> por calzadas de poblados<sup>1458</sup> con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido<sup>1459</sup>, delimitados por marcas longitudinales<sup>1460</sup>, puede utilizar el que mejor convenga a su destino<sup>1461</sup>, pero no debe abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.**

**2. Para el cómputo de carriles<sup>1462</sup>, a efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta los destinados al tráfico lento<sup>1463</sup> ni los reservados a determinados vehículos<sup>1464</sup>, en los términos que reglamentariamente<sup>1465</sup> se determine.**

## **Artículo 17. Utilización del arcén<sup>1466</sup>.**

<sup>1457</sup> Dado que el inicio del artículo comienza con: “El conductor de un automóvil...” para mantener la concordancia gramatical con “podrá” tendría que decir “circule” en lugar de “se circule”.

<sup>1458</sup> Este apartado no es sólo de aplicación para conductores de automóviles, que son vehículos de motor (desde el 01.01.2016 están incluidos los ciclomotores), y debiera aclarar que incluye a las bicicletas y vehículos de tracción animal.

<sup>1459</sup> Excepto en autovías y autopistas urbanas.

<sup>1460</sup> Indica que si no hay marcas longitudinales no puede utilizar el que más conviene a su destino y dadas las dificultades que esto supone, debiera explicar al conductor como actuar.

<sup>1461</sup> Este artículo en sus diferentes apartados siempre se refiere a conductores de automóviles, lo que obligaría a circular a los ciclistas o a los vehículos de tracción animal, de acuerdo con el art. 15, por el carril de la derecha poniéndose en peligro cuando tuvieran que atravesar varios carriles para dirigirse a su destino.

<sup>1462</sup> Este apartado sólo se refiere a los automóviles y no tiene en cuenta a los ciclistas.

<sup>1463</sup> No está definido lo que es un carril para tráfico lento. El art. 35 del RGCir sustituye, en su título, este término por “carriles en función de la velocidad”.

<sup>1464</sup> El BOE núm. 26, de 30 de enero de 2021 publicó la Resolución de 25 de enero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2021. Se ocupa en su apartado C) de los carriles reservados para determinados tipos de vehículos: C.1 Carriles reservados para la circulación de vehículos con alta ocupación (VAO) y C.2 Carril reservado para la circulación de vehículos destinados al servicio público de viajeros, concretamente del carril perteneciente a la calzada izquierda de la carretera A-8065 de San Juan de Aznalfarache a Sevilla que sólo puede ser utilizado por vehículos que ostenten la señal V-9.

Véase también la Orden de 10 de mayo de 1995 (BOE núm. 119, de 19 de mayo), sobre utilización de carriles para vehículos con alta ocupación.

Por otra parte, la Instrucción 15/V-110 de la DGT, de 7 de abril de 2015, referida a “Distintivos ambientales “0 emisiones”, establece: “Por último, y ya en el ámbito exclusivo de la gestión del tráfico en ámbito nacional, la Resolución de 30 de enero de 2015 de la Dirección General de Tráfico por la que se establecen medidas especiales de regulación del Tráfico durante el año 2015, ya prevé el empleo efectivo de los distintivos ambientales, en políticas de gestión de tráfico al establecer que los carriles reservados para la circulación con alta ocupación (VAO) podrán también ser utilizados por los vehículos solo ocupados por su conductor cuando sean turismos clasificados en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico como cero emisiones, que a tal efecto serán los clasificados en la tarjeta de inspección técnica como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros, identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado”.

El art. 35.2.c) del RGCir señala que también pueden utilizar los carriles reservados, los vehículos de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y asistencia sanitaria en servicio de urgencia, así como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía.

También se deben incluir los vehículos de auxilio en carretera provistos de la señal V-2 y V-24, que acudan a realizar un servicio y los vehículos de discapacitados provistos de la señal V-15.

<sup>1465</sup> Artículos 34 y 35 del Reglamento General de Circulación.

<sup>1466</sup> Este artículo debiera titularse: “Utilización del arcén para la circulación de vehículos” ya que no se ocupa de la necesidad de utilizarlo en caso de avería cuando el vehículo no puede circular (incluidos los pinchazos o estallidos de los neumáticos), en caso de accidente, por enfermedad repentina del conductor o porque se ha acabado el carburante.

No se puede detener un vehículo para utilizar el móvil, para ver un mapa, para dormir un rato, para orinar, etc. Debería haber también un artículo dedicado al uso de las aceras.

**1. El conductor de cualquier vehículo de tracción animal<sup>1467</sup>, vehículo especial con masa máxima autorizada no superior a la que reglamentariamente se determine<sup>1468</sup>, ciclo<sup>1469</sup>, ciclomotor, vehículo para personas de movilidad reducida o vehículo en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, debe circular por el arcén de su derecha<sup>1470</sup>, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada<sup>1471</sup>.**

**Debe también circular por el arcén de su derecha<sup>1472</sup>, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada el conductor de motocicletas, de turismos y de camiones con masa máxima autorizada, que no exceda del que reglamentariamente se determine,<sup>1473</sup> que, por razones de emergencia, lo haga a velocidad anormalmente reducida<sup>1474</sup>, perturbando con ello gravemente la circulación<sup>1475</sup>.**

**No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, el conductor de bicicleta<sup>1476</sup> podrá superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente<sup>1477</sup> para estos vehículos en**

<sup>1467</sup> El artículo 127 del Reglamento General de Circulación amplía el número de conductores obligados a circular por el arcén al incluir a los jinetes y a quienes conduzcan ganado suelto.

<sup>1468</sup> El artículo 31 RGCir señala: "El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia". Es decir, el TRLTSV obliga a que, si tienen una MMA inferior o igual a 3.500 kg, los vehículos especiales deben circular por el arcén o la parte imprescindible de la calzada.

Una mejor redacción sería: "... circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán el espacio disponible del arcén y la parte imprescindible de la calzada que necesitasen".

<sup>1469</sup> Por ello no es correcto que un grupo de ciclistas que puede ir por el arcén lo haga parcialmente por la calzada y sería sancionable. Si tuviesen que circular por la calzada "la parte imprescindible" debe entenderse como la anchura del arcén que falta y debieran circular como máximo "en columna de a dos" (art. 36.2 RGCir). Si los ciclistas circulan en paralelo sin respetar la "columna de a dos" la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico lo considera una infracción grave sancionada con 200 €, que se reduce a 100 € por pronto pago.

Puede ocurrir que un ciclista circule por un arcén y llegue a una bifurcación y se vea obligado a abandonar el arcén y circular por la vía mientras busca situarse de nuevo en el arcén de su derecha y ese comportamiento no está regulado y sería bueno que se le permitiese esperar en la isleta que suele acompañar a la bifurcación para desde allí, tras observar el tráfico y comprobar que no existe peligro, pudiese desplazarse hacia el arcén de la derecha.

Si un ciclista circula por el arcén de su izquierda puede ser sancionado tal como informa la Voz de Galicia en su edición de 12.01.2017 y en este caso además por ir utilizando el móvil en la carretera de Cee a Fisterra.

Si lleva la bicicleta en la mano debe circular por el arcén y si no existe, por la calzada, pero en este caso por el lado derecho y debe obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables (Art. 122.4 RGCir).

<sup>1470</sup> Incluso aunque tengan marcas de cebreado.

<sup>1471</sup> Debería indicar "la parte imprescindible de la calzada colindante con él".

<sup>1472</sup> Si estando obligado a circular por el arcén un vehículo circula detrás de otro que va a menos velocidad, su conductor puede "sobrepasarlo" utilizando la calzada y seguidamente debe volver al arcén. No se considera, según el TRLTSV, un "adelantamiento" o un "rebasamiento", aunque el término "sobrepaso" no existe en la Ley.

<sup>1473</sup> 3.500 kg (art. 36.1 RGCir).

<sup>1474</sup> En autopistas y autovías inferior a 60 km/h y, en el resto de vías, inferior a la mitad de la máxima genérica para cada tipo de vehículo.

<sup>1475</sup> Al no citar a los autobuses con MMA que no exceda de 3.500 kg, parece que éstos no están obligados a circular por el arcén o por la parte imprescindible de la calzada en caso de avería, pero el RGCir amplía el contenido de la ley al referirse a "vehículos", incluyendo con ello a los autobuses.

<sup>1476</sup> En este mismo apartado se habla de "conductores de motocicletas, de turismos y de camiones" y sin embargo para bicicleta se utiliza el singular.

<sup>1477</sup> El artículo 48 del RGCir, señala que en vías fuera de poblado las bicicletas circularán como máximo a 45 km/h, salvo que concurra esta excepción ya que entonces sí podrán ir a mayor velocidad.

aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía<sup>1478</sup> aconsejen desarrollar una velocidad superior<sup>1479</sup>, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesite<sup>1480</sup>, especialmente en descensos prolongados con curvas.

**2. Se prohíbe que los vehículos relacionados en el apartado anterior<sup>1481</sup> circulen en posición paralela<sup>1482</sup>, salvo las bicicletas y ciclomotores de dos ruedas, en los**

---

*Se puede sancionar a un ciclista por exceder la velocidad máxima de 45 km/h si las circunstancias de la vía no aconsejasen desarrollar una velocidad superior. Lo difícil es determinar las circunstancias de la vía. Por ello no tiene sentido que se ponga una velocidad máxima a una bicicleta.*

<sup>1478</sup> Y siempre que la señalización lo permita.

<sup>1479</sup> Viendo la redacción de este apartado da la impresión de que las bicicletas no pueden ser multadas si van a más velocidad de la fijada reglamentariamente para ellas.

El art. 48.e) del RGCir permite superar los 45 km/h que es la velocidad reglamentaria para las bicicletas, en los tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior, pero limitando esa posibilidad a los tramos interurbanos. Al no aclarar ni la Ley ni el Reglamento lo que son "circunstancias de la vía", el ciclista está indefenso ante una posible denuncia.

En cualquier caso, el ciclista tiene que respetar las señales que encuentre. El diario "Levante" de fecha 20.04.2018 informa que un ciclista fue multado por circular a 77 km/h, en una bajada, **en un tramo limitado** a 60 km/h. Esta situación volvió a repetirse el 13.10.2018 cuando, según varios medios de comunicación, otro ciclista fue denunciado, por una patrulla de la Guardia Civil que manejaba un radar móvil, por circular a 59 km/h en la bajada de l'Oronet en Náquera (Valencia) **en una zona limitada** a 50 km/h.

<sup>1480</sup> Es decir, además del arcén pueden ocupar algún carril en su sentido de marcha y por ello el título del artículo "utilización del arcén" parece insuficiente.

<sup>1481</sup> Al no figurar en el apartado anterior los camiones y autobuses de más de 3.500 kg (art. 36 RGCir), éstos podrían circular en paralelo. También podrían hacerlo los turismos al no figurar en la lista de los vehículos que lo tienen prohibido. Y no debemos entender sólo como paralelo el hecho de que durante algunos segundos se circule en paralelo mientras se adelanta.

<sup>1482</sup> El art. 36 del RGCir señala que también los conductores de vehículos de tracción animal, vehículos especiales con masa máxima autorizada no superior a 3.500 kilogramos, ciclos que no sean bicicletas, ciclomotores, vehículos para personas de movilidad reducida o vehículos en seguimiento de ciclistas, no podrá adelantar a otro si la duración de la marcha de **los vehículos colocados paralelamente** excede los 15 segundos o el recorrido efectuado en dicha forma supera los 200 metros.

Al leer este apartado que estamos examinando y su regulación en el art.36.2) RGCir, se plantea la duda sobre si las bicicletas pueden ir en paralelo en poblado.

No pueden hacerlo, dado que ir en paralelo es una excepción que se hace a las bicicletas (y ciclomotores) en vías, en las que están autorizados a circular, y que cuentan con **arcén**. El arcén sólo se encuentra en las vías interurbanas, por lo que es ahí donde únicamente pueden ir en paralelo y lo más arrimados a la derecha, sin causar retenciones **y sólo si hay visibilidad**.

No olvidemos que la **definición de arcén**, en su conjunto, la encontramos en el Anexo I TRLTSV en los apartados: 61+55+65 leídos en éste orden:

61. **Arcén**. Franja longitudinal afirmada **contigua a la calzada**, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

55. **Calzada**. Parte de la **carretera** dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

65. **Carretera**. Vía pública pavimentada situada **fuera de poblado**, salvo los tramos en travesía.

Vemos, pues, que la normativa sobre los arcones no se puede aplicar en poblado.

**términos que reglamentariamente se determine<sup>1483</sup>, atendiendo a las circunstancias de la vía<sup>1484</sup> o a la peligrosidad<sup>1485</sup> del tráfico<sup>1486</sup>.**

<sup>1483</sup> El artículo 36 del RGCir, establece que los ciclos (entre otros vehículos), en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada y luego, aunque debiera limitarse a referirse a los arcenes porque de eso trata el artículo, establece que sólo las bicicletas podrán circular en paralelo, **en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad**, y cuando formen aglomeraciones de tráfico, es decir, pueden circular en grupo, en columnas de a dos, pero no en pelotón, aunque el RGCir debiera redactarse mejor y prohibir las aglomeraciones de ciclistas. Este artículo del RGCir además de los tramos sin visibilidad debiera obligar a circular en hilera también en aquellas vías que por su estrechez impiden a otro vehículo mantener la distancia de metro y medio con el ciclista, especialmente cuando circula en paralelo.

En el Anexo II, Sección 2ª RGCirc. sólo permite en condiciones normales ir juntos a 50 ciclistas, a partir de esa cifra se considera "marcha ciclista" y en ese caso los participantes deben respetar las restricciones contempladas en el Anexo.

El RGCir al indicar respecto de los ciclos que deben circular por el arcén si fuera transitable y suficiente "para cada uno de éstos" parece dejar claro que no puede circular en paralelo un ciclista por el arcén y el otro, en paralelo, por la calzada, ya que podrían circular uno detrás del otro por el arcén. Sin embargo, en los videos que publica la DGT se ve a un ciclista circulando por la calzada en paralelo con otro que circula por el arcén ([https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=11&v=vQOCQSKwco](https://www.youtube.com/watch?time_continue=11&v=vQOCQSKwco)). Por ello debiera redactarse mejor este artículo para permitir esta conducta. No tiene sentido que esté prohibida, ya que, en una vía sin arcén, sí pueden circular en paralelo orillándose a la derecha siempre que haya visibilidad,

Y eso es lo que conviene destacar, es decir, los ciclistas deben circular arrimados a la derecha todo lo que puedan, tanto si hay arcén como si no lo hay. Así lo regula en el art 36 RGCir."2. Se prohíbe que los vehículos enumerados en el apartado anterior circulen en posición paralela, salvo las bicicletas, que podrán hacerlo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico. En las autovías sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso.

Ese mismo apartado indica que excepcionalmente, en las carreteras convencionales **cuando el arcén sea transitable y suficiente, los ciclomotores de dos ruedas podrán circular en columna de a dos** por éste, sin invadir la calzada en ningún caso, pero nunca por autovías ya que tienen prohibido el acceso.

Pueden hacerlo si el arcén tiene anchura suficiente para ambos y nunca por autopistas o autovías, ya que aunque los ciclomotores han pasado a ser vehículos de motor mediante el Reglamento (UE) 168/2013, categoría de vehículo de motor L1e-B, y adquirido la condición de automóviles de acuerdo al apartado 13 del Anexo I del TRLTSV, no pueden alcanzar la velocidad mínima de 60 km/h que se exige en dichas vías.

En las autovías si no hay señal que lo prohíba y los ciclistas tienen más de 14 años las bicicletas sólo podrán circular por el arcén, sin invadir la calzada en ningún caso, pero nada les impide que puedan hacerlo en paralelo. La reforma del RGCir operada por el Real Decreto 970/2020, se ha olvidado de los ciclos de motor que son vehículos de motor desde la entrada en vigor el 01/01/2016 del Reglamento UE.168/2013, que los identifica y los cataloga como vehículos de motor, de la categoría L1e-A, recogido en el art.3.68, 4.2, y Anexo I, y que puede llegar mediante pedaleo asistido hasta los 25 Km/h, momento en que el motor de apoyo deja de actuar, y a partir del cual con el pedaleo ejercido en exclusiva por la persona. No debe exceder los 45 Km/h.

Por otro lado, la definición en el TRLTSV, Anexo I, Apdo.13, indica que el ciclo de motor también es un automóvil, pero como que -por construcción- no logra alcanzar los 60 Km/h tiene prohibida la circulación por autopistas y autovías tal como establece el art.49.1 del RGCirc.

Ante la falta de concreción del RGCir podemos decir que los ciclos de motor sólo pueden circular en línea por las carreteras convencionales y lo harán o bien por la calzada, lo más próximo a su derecha, si alcanza la mitad de la velocidad genérica de la vía (ahora las carreteras convencionales están limitadas a 90 Km/h, con lo cual, si logra alcanzar los 45 km/h, podrá ir por la calzada).

O sino deberá ir por el arcén para no causar retenciones / peligro según rige el RGCirc en su art.49.1. "No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida..."

Es decir, no hay ningún artículo en el RGCir que le exija ir por el arcén, es la propia limitación de su velocidad máxima autorizada, lo que le limita las vías por dónde circular un ciclo de motor.

En el país de las bicicletas, los Países Bajos, son mucho más restrictivos y sólo permiten circular en columna de a dos a las bicicletas sin pedaleo asistido y cuando la bicicleta tiene más de 0,75 m de ancho debido a su carga, entonces pueden circular por la calzada.

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

**1. Cuando razones de seguridad<sup>1487</sup> o fluidez<sup>1488</sup> de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales<sup>1489</sup>, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con**

---

*La revista de la DGT de 26.04.2019 publica un reportaje sobre la exigencia en los Países Bajos a los escolares de un certificado de tráfico para poder circular en bicicleta. Son unos 200.000 niños de 12 años los que cada año hacen un examen teórico de las normas de circulación y uno práctico en situaciones de tráfico real supervisado por adultos.*

*En Polonia, los niños y jóvenes entre 10 y 18 años, salvo que sean acompañados por algún adulto, tienen que llevar un pasaporte ("karta rowerowa") emitido por el colegio o instituto donde se certifica que conoce la normativa de circulación.*

*En Dinamarca los niños de menos de 6 años no pueden utilizar bicicletas excepto si están acompañados por una persona de 15 años o más.*

*En Alemania, los ciclistas adultos y los niños mayores de 10 años deben circular por vías ciclistas o por la calzada. Desde los 8 y hasta que cumplen 11 años los niños pueden ir por la calzada o por la acera. Hasta los 8 años tienen que usar las aceras o vías ciclistas protegidas de la circulación (art. 2 StVO). En este último caso el niño puede ser acompañado por un adulto mayor de 16 años, es decir, podrían ir el niño y el adulto por la acera, pero no se permiten más acompañantes. Siempre hay que respetar a los peatones.*

*En Suiza los niños menores de seis años no pueden conducir una bicicleta por la carretera si no lo hacen bajo la supervisión de una persona que tenga, al menos, 16 años.*

*Con respecto a los VMP debemos recordar que pueden circular únicamente por poblado. La reforma introducida por medio del RD 970/2020 ha establecido en el art.38.4 del RGCirc la prohibición a los VMP de circular por vías y **vías interurbanas**, además de prohibirles hacerlo por autopistas y autovías urbanas, así como por túneles urbanos.*

*El art.121.5 del RGCirc exige a los VMP que circulen por la calzada de las calles y avenidas abiertas al tráfico rodado, como a cualquier vehículo. Por eso, no deberíamos ver ningún VMP por el arcén, aunque se trate de una vía urbana dotada de arcén.*

<sup>1484</sup> *Aunque este artículo se refiere a la circulación por los arcones y se corresponde con el 36 del RGCir parece que eso no impide que en ausencia de arcén puedan circular en paralelo por la calzada orillándose todo lo posible a la derecha en el sentido de la marcha.*

<sup>1485</sup> *La DGT en una nota de prensa de 17.10.2017 informa que ha instalado en cuatro carreteras autonómicas de La Rioja un sistema de señalización circunstancial capaz de detectar ciclistas aislados o en grupo circulando por las carreteras y activar una señal circunstancial luminosa que alerta a los conductores de la presencia de este tipo de vehículos de dos ruedas para que adopte las correspondientes medidas de precaución.*

*El sistema está formado por la señal P-22 ubicada en la carretera que a través de un sensor detecta la presencia de un ciclista o ciclistas. La señal va provista de tres luces luminosas que se activan y comienzan a parpadear por un tiempo determinado y configurable.*

<sup>1486</sup> *El BOE núm. 26, de 30 de enero de 2021 publicó la Resolución de 25 de enero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2021. Señala en su apartado E) la posibilidad de que el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico pueda fijar, durante días y periodos horarios concretos, limitaciones de velocidad con carácter temporal en los tramos de vías interurbanas que así se determinen por presentar una elevada circulación de ciclistas.*

<sup>1487</sup> *Aquí estarían incluidos los cierres por motivos de una manifestación, un desfile, una procesión, etc.*

<sup>1488</sup> *El BOE núm. 26, de 30 de enero de 2021 publicó la Resolución de 25 de enero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2021.*

<sup>1489</sup> *La Dirección General de Tráfico publicó la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante (identificándolos a través de los distintivos ambientales B, C, ECO y CERO), con el fin de facilitar a las autoridades con competencia en gestión de tráfico, movilidad o control ambiental, la aplicación de medidas de discriminación positiva.*

*La Instrucción MOV 21/3 de la DGT de junio de 2021: "Zonas de bajas emisiones (ZBE) y otras regulaciones de acceso a los vehículos en áreas urbanas (UVAR) propone la creación de una señal de prohibición: "Zona de Bajas Emisiones. Entrada prohibida a vehículos de motor, excepto aquellos vehículos que dispongan del distintivo ambiental indicado por la entidad local en la parte inferior de la señal". Lo llamativo es que diga "propone" y de por hecho que la nueva señal se puede empezar a aplicar sin que aparezca en el RGCir o en el Catálogo Oficial de Señales.*

carácter general o para determinados vehículos<sup>1490</sup>, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, **o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto**<sup>1491</sup>.

---

<sup>1490</sup> Art. 37, 38 y 39 RGCir. Este Reglamento en el art. 39.2 habla de "restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales", lo que no es correcto teniendo en cuenta que la expresión "conjuntos de vehículos" incluye los vehículos articulados, según el Anexo II (definiciones) del RGV.

Véase la Instrucción 15TV-87 de la DGT, de 01.12.2015, referida a la "Circulación de autobuses y vehículos pesados en vías con nivel rojo o amarillo por vialidad invernal".

Véase la Instrucción 15/TV-88, de 4.12.2015, sobre "Nivel de circulación rojo por razones de vialidad invernal en tramos de la vía que discurren parcialmente por túneles".

<sup>1491</sup> Un ejemplo lo tenemos en la ciudad de Madrid, donde se aprobó Decreto de 1 de diciembre de 2015 de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad por el que se adoptan las medidas de restricción del tráfico previstas en el protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la Ciudad de Madrid, aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de febrero de 2015 (BOAM núm. 7551, de 2 de diciembre de 2015). En la Exposición de motivos indica: "De entre las competencias que, conforme a lo previsto en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, ostentan los municipios en materia de medio ambiente, la protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas adquiere una notable importancia por cuanto conecta, en gran medida, con otra de las materias esenciales, también de competencia municipal, cómo es la protección de la salubridad pública.

En este sentido, los municipios de más de 100.000 habitantes y las aglomeraciones asumen la obligación legal de elaborar planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica, conforme establece el artículo 16 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera.

De acuerdo con el citado artículo, **las entidades locales**, con el objeto de alcanzar los objetivos fijados en la citada ley, **podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico**, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras.

Es decir, la puesta en marcha de un plan de acción por contaminación depende de las autoridades locales y autonómicas, no de las autoridades de tráfico.

Por su parte, el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece los umbrales de alerta para tres contaminantes (dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y ozono), y faculta a las entidades locales para elaborar planes de acción cuando en una zona o una aglomeración determinada exista el riesgo de que el nivel de contaminantes supere uno o más de los umbrales de alerta establecidos, en los que se indicarán las medidas que deben adoptarse a corto plazo para reducir el riesgo de superación o la duración de la misma.

Estos planes podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos tales como las relativas al tráfico de vehículos de motor".

## Artículo 19. Refugios<sup>1492</sup>, isletas<sup>1493</sup> o dispositivos de guía<sup>1494</sup>.

Quando en la vía existan refugios, isletas o dispositivos de guía<sup>1495</sup>, **se circulará por la parte de la calzada que quede a la derecha de los mismos, en el sentido de la marcha, salvo cuando estén situados en una vía de sentido único o dentro de la parte correspondiente**

<sup>1492</sup> No están definidos en la Ley. Las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones lo define como "Zona de seguridad, elevada respecto a las calzadas, destinada a facilitar a los peatones el paso de las vías o el acceso a los vehículos de transporte público".

<sup>1493</sup> Se echa de menos la definición de "isleta", que tampoco figura en el RGCir, ya que no hay unanimidad sobre su significado. El DLE la considera simplemente como un diminutivo de isla e ignora el término en relación con el tráfico. Esta palabra sólo se encuentra una vez en la Ley 37/2015, de Carreteras y en su Reglamento, pero sin aclarar lo que significa.

Una pista de cuál es su utilidad nos la da el art. 91 e) del RGCir ya que la incluye dentro de los "elementos de canalización del tráfico" y el apartado 1 de la Norma 8.2-IC (Marcas Viales) de la Instrucción de Carreteras que la considera un elemento accesorio de la vía y que cuando está pintada no constituye en sí un elemento de señalización, sino más bien un elemento de balizamiento para resaltar su presencia.

La norma técnica de proyectos de carreteras del País Vasco, por su parte, indica que las isletas se materializan físicamente mediante bordillos y las zonas prohibidas al tráfico sólo por marcas viales.

Para conocer su significado tenemos que acudir a las Recomendaciones para el proyecto de intersecciones, del MOP, de 1967 donde se define isleta como "Área, bien definida, situada entre las vías de circulación y destinada a guiar el movimiento de vehículos y peatones" y a la Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.11C Trazado, de la Instrucción de Carreteras la define como "Zona de la plataforma situada entre los carriles, las vías de giro y los ramales, y excluida de la circulación. Sirve para guiar a los vehículos o de refugio a los peatones. Puede estar delimitado solo por marcas viales y, en su caso, por captafaros o también por bordillos".

Otra definición la encontramos en el Diccionario de la Real Academia de Ingeniería: "Zona de la calzada marcada en el pavimento con pintura o separada con bordillos, situada entre los carriles de circulación cuyo objeto es guiar el movimiento de los vehículos y/o servir de refugio a los peatones".

La Federación Española de Municipios y Provincias en la Ordenanza tipo de movilidad cita las isletas prefabricadas. Estas también se denominan isletas delimitadoras y se utilizan en las entradas a garajes y en los vados.

También existen isletas que no canalizan propiamente el tráfico como sucede con las isletas de vados situadas en garajes para evitar que otros vehículos tapen parcialmente la entrada.

También se llaman isletas los elementos de seguridad en el cruce de la calzada, para fragmentar el tiempo necesario para atravesar una calle.

En Perú, en su Ley de Tránsito, se denomina "isla" y la define como "Área de seguridad situada entre carriles destinada a encauzar el movimiento de vehículos o como refugio de peatones".

<sup>1494</sup> Su explicación figura en el art. 144 2b) RGCir: "Señalan el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de las obras u otros obstáculos". Serían también, por ejemplo, los jalones de nieve, que permiten orientarse en una carretera nevada y conocer la altura de la nieve.

<sup>1495</sup> Figuran en el art. 144 RGCir y forman parte de las señales de balizamiento. Los dispositivos de guía tienen por finalidad indicar el borde de la calzada, la presencia de una curva y el sentido de circulación, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos. Son los siguientes:

1.º Hito de vértice: elemento de balizamiento en forma semicilíndrica en su cara frontal, provisto de triángulos simétricamente opuestos, de material retrorreflectante, que indica el punto en el que se separan dos corrientes de tráfico.

2.º Hito de arista: elemento cuya finalidad primordial es balizar los bordes de las carreteras principalmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad.

3.º Paneles direccionales permanentes: dispositivos de balizamiento implantados con vistas a guiar y señalar a los usuarios un peligro puntual, mediante el cual se informa sobre el sentido de circulación.

4.º Captafaros horizontales (ojos de gato).

5.º Captafaros de barrera.

6.º Balizas planas: indican el borde de la calzada, los límites de obras de fábrica u otros obstáculos en la vía.

7.º Balizas cilíndricas: refuerzan cualquier medida de seguridad, y no puede franquearse la línea, imaginaria o no, que las une.

8.º Barreras laterales: rígidas, semirrígidas y desplazables. Indican el borde de la plataforma y protegen frente a salidas de la vía.

a un solo sentido de circulación, en cuyo caso podrá hacerse por cualquiera de los dos lados.

## Artículo 20. Circulación en autopistas y autovías<sup>1496</sup>.

1. Se prohíbe circular por autopistas y autovías con **vehículos de tracción animal, bicicletas<sup>1497</sup>, ciclomotores, vehículos de movilidad personal y vehículos para personas de movilidad reducida.**

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, **los conductores de bicicletas podrán circular por los arcones de las autovías<sup>1498</sup>**, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente<sup>1499</sup>.

<sup>1500</sup> (Circulación con animales por autopistas y autovías).

<sup>1496</sup> Las modificaciones en rojo de este artículo fueron hechas por la Ley 18/2001 y entran en vigor el 21.03.2022.

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el RGCir amplió el título del artículo 38, ya que añadió a "autopistas y autovías" el término "otras vías" y agregó también un nuevo apartado 4 para restringir la movilidad de los vehículos de movilidad personal: «4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.», Vemos que no hace distinción entre aquellas que son urbanas y las que son interurbanas.

<sup>1497</sup> Está mal redactado y el RGCir vuelve a insistir en el error en su artículo 38. Tenía que decir "ciclos" ya que con la ley y el reglamento de circulación en la mano pareciera que se puede circular en triciclo de pedales por autopista o por cualquier autovía. El art. 49 del Reglamento General de circulación indica que se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de **vehículos a motor** a una velocidad inferior a 60 km por hora, pero no dice nada sobre los que no son vehículos a motor. El RGCir establece en su artículo 48 que los ciclos circularán como máximo a 45 km/h y a diferencia de las bicicletas no podrán superar esa velocidad en autovías en las que les esté permitido circular.

Sin embargo, la definición de autopista en la propia Ley (Anexo I. Apartado 66) señala que la autopista está destinada a "la exclusiva circulación de automóviles" con lo que no pueden circular ningún tipo de ciclos, pero esta exclusividad tampoco es cierta, ya que según el art. 38.3 RGCir, pueden circular otro tipo de vehículos bajo ciertas condiciones, como es el caso de los vehículos especiales, que según el TRLTSV no tienen consideración de automóviles, tal como indica la definición de automóvil en el Anexo I, punto 13.

Aunque tampoco pueden hacerlo todos los automóviles, ya que deben circular como mínimo a 60 km/h (art. 49.1 RGCir).

Sin embargo, esta definición de automóvil del punto 13 del Anexo 1 del TRLTSV engloba ahora a los ciclomotores y a los ciclos de motor que han pasado también a ser vehículos de motor, de acuerdo con el Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. No obstante, los ciclomotores y los ciclos de motor siguen teniendo prohibida su circulación por autopistas y autovías al no alcanzar la velocidad mínima de 60 km/h.

<sup>1498</sup> El artículo 38 del Reglamento General de Circulación señala que los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente. Dicha prohibición se complementará con un panel que informe del itinerario alternativo (que casi nunca existe), con lo cual nos encontramos con la posibilidad de que un menor de 14 años pueda circular sin compañía de un adulto por las autovías en las que esté autorizada la circulación de bicicletas.

También esta redacción, al no prohibirlo en el primer apartado del punto 1, permite que otros ciclos, que no sean bicicletas, como los triciclos turísticos puedan ir por la calzada salvo que como queda dicho una señal prohíba la entrada a ciclos.

<sup>1499</sup> Señal R-114: Entrada prohibida a ciclos.

<sup>1500</sup> Vemos que este artículo no prohíbe explícitamente circular a los jinetes o a animales acompañados, pero si lo hacen los art. 50.2) TRLTSV y 128 RGCir en los que se prohíbe explícitamente que puedan circular animales por

2. La circulación por autopistas o autovías sujetas a peaje, tasa o precio público requerirá el pago del correspondiente peaje<sup>1501</sup>, tasa<sup>1502</sup> o precio público<sup>1503</sup>.

*autopistas y autovías. Sin embargo, al no estar tipificadas esas conductas como infracciones graves o muy graves en los art. 76 y 77 TRLTSV respectivamente, en caso de hacerlo y ser denunciados sería una infracción leve.*

<sup>1501</sup> *Se denomina "peaje" al pago que se efectúa para poder circular en un vehículo por un camino. Este apartado fue introducido con efectos de 1 de enero de 2013 y vigencia indefinida, por la disposición final tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 que modifica la Ley de Tráfico de 1990.*

*Según la Instrucción 12/S-127, de la DGT, de 22.05.2012, sobre "Infracciones relativas a peajes", en los supuestos de denuncias por circular por carriles de telepeaje sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo, las denuncias se tramitarán por el Centro de Tratamiento Automatizado de Denuncias conforme al protocolo de remisión de pruebas y datos establecidos en la actualidad para estas infracciones. Véase la Orden INT/2035/2007, de 2 de julio por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizado (BOE núm. 164, de 10 de julio).*

*La justificación de ese peaje la encontramos en Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo), donde en su artículo 29 establece:*

*1. El concesionario de la autopista y su personal deberán cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida.*

*2. El personal encargado de la vigilancia de la autopista, en ausencia de los agentes públicos competentes, y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación y ordenación del tráfico formulando, en su caso, las denuncias procedentes conforme a la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, y **quedando investidos temporalmente de carácter de autoridad**. Las denuncias formuladas por el personal de la empresa concesionaria tendrán valor de medio de prueba para acreditar los hechos denunciados.*

*3. En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre".*

*En algunos países se están implementando sistemas de peaje que recolectan datos del vehículo y cargan el peaje sin necesidad de cabinas.*

<sup>1502</sup> *El artículo 6 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos (BOE núm. 90, de 15 de abril), indica lo siguiente: "Tasas son los tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado".*

<sup>1503</sup> *El artículo 24 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos establece que "Tendrán la consideración de precios públicos las contraprestaciones pecuniarias que se satisfagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas en régimen de Derecho público cuando, prestándose también tales servicios o actividades por el sector privado, sean de solicitud voluntaria por parte de los administrados".*

*En este apartado debiera haber previsto: "salvo las excepciones legales o reglamentarias" ya que la Ley 37/2015, de carreteras, establece en su artículo 23 que "no estarán obligados a su abono, los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, ni los de los servicios contra incendios.*

*Tampoco lo estarán los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales (un vehículo oficial al servicio del juzgado e incluso un taxi que traslada a un juez), de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas".*

*Sin embargo, se plantea el problema de las policías locales, ya que en principio sólo pueden actuar en su término municipal, salvo que estén protegiendo a alguna autoridad municipal en su desplazamiento. Por ello, El BOE de 10.10.2018 publicó una Resolución de 18 de septiembre de 2018, de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de agosto de 2018 interpretando el art. 23 de la Ley de Carreteras. Dicha resolución establece:*

<sup>1504</sup> (Circulación en caminos forestales).

## Sección 2.ª Velocidad<sup>1505</sup>

“No estarán obligados al abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas, los de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, ni los de los servicios contra incendios, siempre que el vehículo objeto del peaje pueda ser identificado visualmente como oficial o identificable como tal con la presentación de la documentación del vehículo. **En el caso particular de los vehículos de las policías locales**, la exención de peaje solo será aplicable en el ámbito territorial del municipio respectivo o fuera de él **si están ejerciendo funciones de protección de autoridades de las corporaciones locales respectivas**, debiendo, en este último caso, presentar la autorización que a tal efecto establece el artículo 51 de la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Igualmente, para los vehículos de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad de las comunidades autónomas, solamente estarán exentos de peaje los trayectos realizados en el ámbito territorial de su respectiva comunidad autónoma o fuera de ella solo cuando ejerzan funciones de protección de autoridades públicas debiendo, en este último caso, presentar la autorización del Ministerio del Interior a la que se refiere el artículo 42 de la citada Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo. **En todo caso, tanto para las policías locales como para las de comunidades autónomas, será aplicable la exención de peaje en situaciones de emergencia previo requerimiento de las Autoridades competentes.** Asimismo, no tendrán la obligación de abonar peaje los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales, de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, ni los de la propia explotación e inspección de carreteras, ni los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas, lo que deberá siempre justificarse documentalmentemente, salvo cuando las funciones se desarrollen en la propia vía”.

El problema surge cuando la policía local persigue a un sospechoso y no tiempo para conseguir la autorización de exención de peaje. “La Voz de Galicia” informa el 19.08.2019, que: “Un operativo de la Policía Local de Ferrol desarrollado el pasado sábado, cuando perseguían a los ocupantes de una furgoneta denunciados por un hurto, concluyó con los agentes pagando en la ventanilla de la autopista AP-9 el peaje para permitir el paso de tres vehículos patrulla”.

<sup>1504</sup> Al igual que existe un artículo para circular por autopistas o autovías, debía haber uno dedicado a circular por los caminos forestales ya que en ellos un conductor se puede encontrar con los denominados agentes forestales/rurales o guardas de montes, y recordemos que de acuerdo con el artículo 6q) de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes “son funcionarios que ostentan la condición de agentes de la autoridad perteneciente a las Administraciones Públicas que, de acuerdo con su propia normativa y con independencia de la denominación corporativa específica, tiene encomendadas, entre otras funciones, las de vigilancia, policía y custodia de los bienes jurídicos de naturaleza forestal y la de policía judicial en sentido genérico tal como establece el apartado 6 del artículo 283 de la LECrim (guardas de montes), actuando de forma auxiliar de los jueces, tribunales y del Ministerio Fiscal, y de manera coordinada con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con respeto a las facultades de su legislación orgánica reguladora”.

El art. 54 bis, de la Ley de Montes establece que **son las comunidades autónomas** quienes establecerán las condiciones en que se permite **la circulación de vehículos a motor por pistas forestales situadas fuera de la red de carreteras y a través de terrenos forestales, fuera de los viales existentes para tal fin**, sin que en ningún caso se pueda limitar la circulación en las servidumbres de paso para la gestión agroforestal y las labores de vigilancia y de extinción de incendios de las Administraciones Públicas competentes.

Incumplir las condiciones de circulación supone una infracción administrativa y estos agentes deben denunciar esas actuaciones.

Debemos tener en cuenta que los vehículos pueden abrir caminos que dañan el suelo y eliminan la cubierta vegetal; causar graves molestias al ganado, a la fauna en general y especialmente a la fauna protegida, a las especies cinegéticas en la época de cría y reproducción, así como provocar contaminación acústica y atmosférica. Además, la velocidad inadecuada, junto a una forma de conducción agresiva y/o deportiva supone un peligro potencial para los demás usuarios del medio natural, que la hace incompatible con otras actividades permitidas, como el paseo, el ciclismo, las rutas a caballo y molesta especialmente a excursionistas, corredores, pastores, etc.

En la actualidad, después de la reforma de las velocidades en el art. 48.1.f), del RGCirc, **la velocidad máxima en las vías sin pavimentar es de 30 km/h**. Eso implica que una bicicleta de montaña, una moto de enduro o trial no pueden superar ese límite, lo que las obliga a utilizar circuitos para aprovechar sus potencialidades.

<sup>1505</sup> En España la norma 8.2.-IC (marcas viales) de la Instrucción de Carreteras, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) establece diferentes configuraciones para las líneas discontinuas en función de la velocidad máxima prevista para una vía,

## Artículo 21. Límites de velocidad<sup>1506</sup>.

diferenciando las que están diseñadas para más de 100 km/h, las de 60 a 100 km/h y las de velocidad inferior a 60 km/h. Las líneas pasan de más largas y separadas a más cortas y próximas.

En los Países Bajos han pintado una línea central en las vías para diferenciar unas de otras en función de la velocidad a la que se puede circular por ellas. Eso les recuerda a los usuarios en que vía están y como deben comportarse en ella. Una experiencia similar se ha llevado a cabo en Suecia. En España, desde el 23.10.2017 están activados en Palencia dos radares de tramo en dos carreteras pioneras que cuentan con marcas viales verdes y señales verticales indicando que es una carretera con velocidad controlada. A finales de febrero de 2020 se informa de que se está ampliando el número de carreteras que incluyen estas líneas.

Estas líneas longitudinales verdes que van adosadas a las líneas blancas que delimitan la calzada, provocan un efecto visual de estrechamiento de la misma. De esta manera, el conductor tiene la sensación de que está conduciendo por un carril que parece más estrecho de lo que en realidad es. Esta sensación de estrechamiento lleva a los conductores a desacelerar la marcha.

Sin embargo, nos tenemos que preguntar en que normativa se basa la posibilidad de pintar estas líneas verdes. El RGCir en sus Anexo I, apartado 6 detalla cómo deben ser las marcas viales y los colores que se permiten: blanco, amarillo, azul y damero blanco y rojo. También aclara en que situaciones se debe utilizar cada tipo de señal. Igualmente, la Norma 8.2-IC MARCAS VIALES, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), no contempla otros colores, que no sean esos, para las marcas viales.

Tampoco, en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (Pg-3), actualizado por la Orden FOM/2523/2014, de 12 de diciembre de 2014 (BOE 03.01.2015), se acepta la pintura verde y por lo tanto **no está homologada**.

Si la pintura verde no está autorizada es imposible que pueda estar homologada para su utilización en las carreteras. ¿Qué ocurre si se producen caídas de motoristas, ciclomotoristas y ciclistas? ¿Se podrá alegar concurrencia de culpas del titular de la vía? Es sorprendente que no se modifique el Catálogo Oficial de Señales para darle cobertura reglamentaria previa a este tipo de iniciativas, ya que además estas líneas van acompañadas de una señal vertical, que tampoco está en el catálogo oficial, advirtiendo de su existencia y con el mensaje: "Carretera de velocidad controlada".

Y no nos olvidemos que España en la Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial de 1989, todavía vigente, se comprometió en su Base V a respetar lo dispuesto en la Convención de Señalización de Viena de 1968 y en su Protocolo adicional sobre marcas viarias, de 1973 y el art. 29 de la Convención solo utilizar los colores blanco, amarillo y azul para marcar líneas en el pavimento.

Sin embargo, la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo desestimó el 13.12.2019 el recurso de casación planteado por la asociación de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) contra el acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de mayo de 2014, por el que se aprueba la modificación de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.

En la modificación de la ordenanza, en su artículo 68, sobre los tipos de plazas reguladas., establece: "1. En las vías públicas incluidas dentro del Área de Estacionamiento Regulado se distinguirán diferentes tipos de plazas: a. **Plazas verdes:** aquellas plazas delimitadas por su color en las que los usuarios residentes titulares de la correspondiente autorización no tendrán limitación de tiempo de duración del estacionamiento dentro de su barrio. Los usuarios no residentes podrán estacionar su vehículo en estas plazas durante un tiempo máximo de dos horas. ...".

La AEA estimaba que no se podían utilizar líneas verdes para delimitar plazas de estacionamiento y la sentencia de 27 de abril de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso n.º 510/2014, había dado la razón al ayuntamiento ya que entendía que estaba dentro de sus competencias el hacerlo. Lo que vino finalmente a corroborar el Tribunal Supremo.

No estando conforme con la Sentencia, la AEA presentó recurso ante el TC y éste lo admitió a trámite en abril de 2021.

<sup>1506</sup> Hubo que esperar hasta el Decreto 951/1974, de 5 de abril (BOE núm. 83, de 6 de abril) que modificó el artículo 20 del Código de la Circulación (vigente en aquel momento) para que se aprobaran normas para limitar la velocidad en las vías urbanas e interurbanas, por primera vez desde 1934. El motivo no sólo eran las muertes, lesiones y daños que se estaban produciendo sino también el consumo de combustible en un momento de graves tensiones internacionales en Oriente Medio. Ya en 1900 el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del estado, había fijado límites de velocidad para los turismos, los vehículos de servicio público y **los trenes** (de carretera), diferenciando la circulación por terreno llano y despoblado, por travesías y por pueblos.

- 1. El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas<sup>1507</sup>, las características y el estado de la vía<sup>1508</sup>, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas<sup>1509</sup>, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento<sup>1510</sup>, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas<sup>1511</sup>, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.**
- 2. Las velocidades máximas y mínimas<sup>1512</sup> autorizadas para la circulación de vehículos serán las fijadas de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se**

---

*Llama la atención que un apartado tan importante sea despachado en el TRLTSV, que cuenta con 115 artículos. con sólo dos, aunque no es tan extraño al ver que la Ley de Bases de Tráfico de 1989 sólo menciona el término "velocidad" dentro de la expresión "límites de velocidad" en la Base octava que se ocupa de las sanciones.*

<sup>1507</sup> Ver el apartado B) "Códigos de la Unión Europea Armonizados y Códigos Nacionales" del Anexo I del RD 818/2009, de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

El art. 3 de ese mismo Reglamento dispone: "El titular de un permiso o de una licencia de conducción, así como de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, deberá hacerlo con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, **figuren en el permiso o licencia de conducción**, de forma codificada según se determina en el anexo I".

Aunque en este anexo figuran numerosos códigos relacionados con causas médicas, no pueden estar todas las variantes posibles y debieran asignarse códigos generales para los que los conductores debieran acompañar certificado médico, por ejemplo, en el caso de las personas que tienen que viajar con una mochila generadora de oxígeno conectada a la nariz.

<sup>1508</sup> Al igual que existe, sin estar reflejado explícitamente en una norma, el principio de confianza en la normalidad del tráfico, existe también el principio de confianza en la normalidad de la vía, ya que el conductor tiene que pensar que una vía de determinadas características va a mantenerlas a lo largo del recorrido. Es decir, si vamos por una autopista, creemos que está vallada en toda su longitud y por ello conduciremos por ella bajo esa premisa. Por lo tanto, el conductor no tiene que estar pendiente todo el tiempo del estado de la vía, ya que eso sería más propio de una zona de guerra o cuando se produce una catástrofe natural.

<sup>1509</sup> En Francia, las señales de velocidad máxima muchas veces contienen dos gráficos y dos valores indicando la velocidad a la que se debe circular sin lluvia y con lluvia. Así, en poblado no varía la velocidad, en vías convencionales disminuye en 10 km/h y en autopistas lo hace en 20 km/h. Se encuentra alguna en el norte de España, aunque la limitación por razones meteorológicas no tendría validez al no estar en el catálogo oficial de señales.

En Alemania, los vehículos provistos de cadenas para la nieve no pueden circular a más de 50 km/h incluso en las circunstancias más favorables (art. 3.4 StVO).

El 27.06.2019, los medios de comunicación se hicieron eco de la decisión de las autoridades alemanas de establecer límites de velocidad en muchas autopistas a causa de la ola de calor ya que podía afectar tanto a la vía como a los propios vehículos. El tema del calor generalmente sólo se tiene en cuenta para proteger a las personas o a los animales dentro del vehículo, pero vemos que también puede tener otras implicaciones.

<sup>1510</sup> Esta disposición se aplica si, por ejemplo, en el momento en que se circula se está regando la calzada ya que el conductor tendría que moderar la velocidad. Otro caso serían los mercadillos que, aunque normalmente están cerrados al tráfico, sus accesos son utilizados por muchos peatones de forma despreocupada y por eso los conductores deben reducir su velocidad. También sucede algo parecido con las entradas y salidas de los colegios, de las salidas de las estaciones de autobuses y de trenes, etc.

<sup>1511</sup> En Alemania, el art. 3.1 del StVO no permite circular a más de 50 km/h si las circunstancias meteorológicas impiden ver a más de 50 m.

<sup>1512</sup> Durante la tramitación del texto refundido de la Ley de Tráfico se discutió mucho en los medios sobre la conveniencia o no de autorizar 130 km/h en ciertos tramos de autopista y autovía. Aunque en ciertos tramos de ese tipo de carreteras pareciera que es mucho menos peligroso que ir a 90 km/h por muchas de nuestras carreteras secundarias, lo cierto es que ese incremento de velocidad en 10 km/h aumenta exponencialmente los daños en caso de colisión, salida de vía o atropello. Recordemos que se estima que los elementos de seguridad pasiva de un automóvil solo son efectivos a una velocidad cercana a 50 km/h en el momento del impacto. Es ilustrativo ver el resultado de la colisión de un camión, que circula a sólo a 43 km/h, con otro vehículo:

[https://m.facebook.com/story.php?story\\_fbid=10217966295661932&id=1621317016&ref=bookmarks](https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=10217966295661932&id=1621317016&ref=bookmarks)

determinen<sup>1513</sup>, con carácter general<sup>1514</sup>, **para los conductores, los vehículos y las vías**<sup>1515</sup> objeto de esta ley, en función de sus propias características<sup>1516</sup>. Los lugares con prohibiciones u obligaciones específicas de velocidad serán señalizados con carácter

---

<sup>1513</sup> Artículo 48 RGCir (velocidades máximas fuera de poblado), 49 RGCir (velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado) y 50 (límites de velocidad en vías urbanas y travesías). En el 49.1 vemos la mala redacción de la norma ya que habla de que “No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo” y en el mismo párrafo señala “aunque no circulen otros vehículos”.

Ver también los artículos 51 (velocidades máximas en adelantamientos) y 52 (velocidades prevalentes) del RGCir. El art. 48 RGCir sobre velocidades máximas fuera de poblado contiene errores llamativos tanto en el propio artículo como en relación con otros del propio reglamento:

1. Las motocicletas con remolque pueden circular a 90 km/h por autopistas y autovías, pero el art. 12.4.b) señala que pueden ir a 120 km/h – 10%, es decir, a 108 km/h. Como el art. 48 RGCir sólo se refiere a las vías fuera de poblado, entonces en poblado no se aplicaría esa reducción, por lo que podrían circular a 50 km/h.
2. En las vías sin pavimentar indica en su apartado f) que el límite de velocidad máxima es de 30 km/h, pero en el apartado h) señala que a los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se les aplica el límite de 70 kilómetros por hora. Con lo que vemos, que, si no hay en una señal de entrada prohibida para ese tipo de vehículos en una vía sin pavimentar, pueden circular a más velocidad que el resto de los vehículos.

En Francia desde el 01.07.2018 la velocidad máxima en carreteras convencionales bidireccionales que carezcan de terraplén central es de 80 km/h. Curiosamente el Presidente de la República se ha comprometido a revisarla en el plazo de dos años si no se ha revelado eficaz para reducir la siniestralidad vial. Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial se podrían ahorrar unas 30 vidas al mes. Sin embargo, esta medida ha encontrado resistencia en diversos alcaldes que la han acusado de perjudicar la vida rural y ha contribuido, junto a la subida del gasoil, al malestar social, especialmente en las zonas rurales, que se vio reflejado en el movimiento de los “chalecos amarillos”.

<sup>1514</sup> Es decir, de forma genérica.

<sup>1515</sup> Vemos que las velocidades establecidas no tienen en cuenta sólo las vías si no también los conductores y los vehículos, aclarando que existe una velocidad genérica para cada vía en caso de no estar señalizada su velocidad.

<sup>1516</sup> En la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial (BOE núm. 288, de 1 de Diciembre), en su Disposición adicional (que no tiene carácter de orgánica) dedicada a la Revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, se establece que “El Gobierno impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, para adecuar los mismos a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial”. Para aplicar dicho mandato, se aprobó la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 83, de 5 de abril). Esta Norma, según el Anexo I RGCir, forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

permanente, o temporal<sup>1517</sup>. **En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica<sup>1518</sup> establecida para cada vía<sup>1519</sup>.**

<sup>1517</sup> Esto se puede conseguir fácilmente con los paneles y señales de mensajes variables.

<sup>1518</sup> Aquí se refiere a la "velocidad genérica de la vía". Ni la Ley ni el RGCir indican lo que significa "velocidad genérica". El artículo 49 del RGCir señala: "Art. 49. 1): No se deberá entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. A estos efectos, se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una **velocidad inferior a 60** kilómetros por hora, y en las restantes vías, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos".

Con lo cual no sólo debemos tener en cuenta la velocidad genérica de una vía sino también la **velocidad máxima genérica** para cada categoría de vehículo. Por ello debiera decir "las genéricas establecidas para cada vía" en lugar de "la genérica".

Además, la lectura del apartado 1 nos recuerda que cualquier velocidad estará siempre condicionada por las condiciones meteorológicas y de visibilidad, por el estado del vehículo, por la carga que transporta y por las condiciones psicofísicas del conductor.

No se deberá sancionar a un vehículo por ir a velocidad anormalmente reducida si no se producen molestias a otros vehículos y en caso de ser detectada por radar la carga de la prueba no debiera limitarse a una foto y a una medición del cinemómetro ya que puede haber causas como una mancha de aceite, o la presencia de animales en el lateral de la calzada, que pueden obligar a un conductor a ir despacio y si la multa le llega pasados bastantes días puede haberse olvidado del motivo por el que circulaba en aquel momento tan despacio.

En el art. 154 RGCir, al ocuparse de la señal R-301, de velocidad máxima, indica: "Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima permitida para el tipo de vía, recuerda de forma genérica la prohibición de superarla" y debiera decir: "Si el límite indicado por la señal coincide con la velocidad máxima genérica permitida para el tipo de vía, recuerda la prohibición de superarla". Es decir, habría que cambiar el término "genérica" de lugar dentro de la frase.

<sup>1519</sup> Debía decir "para cada tipo de vía" ya que si no tendría que estar publicado en el BOE la velocidad genérica de cada vía existente en España. Este apartado del TRLTSV se aplica a la contradicción existente en el **art. 48 RGCir**, tras la reforma operada en este último por el Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre. Así el art. 48.1.f) se modificó para pasar a señalar: "**En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h**" y seguidamente en el mismo art. en el apartado h) mantuvo una redacción semejante a la que figuraba en el art. 1.a.4º): "**A los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora**". Es decir, un cuadríciclo (por ejemplo, un quad) podría ir por un camino sin asfaltar a 70 km/h, ya que no tiene prohibida su utilización y es una vía que está fuera de una población, y una moto de trial no podría ir a más de 30 km/h. **Ante esa contradicción habría que tener en cuenta lo dispuesto en este apartado del artículo del TRLTSV, que estamos analizando, es decir: "En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía". Es decir, tanto el quad como la moto de trial no podrían superar los 30 km/h.**

Respecto a los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, al ocuparse el art. 48 RGCir únicamente de las vías de fuera de poblado debemos entender que al referirse en "cualquier tipo de vía" se refiere a "cualquier tipo de vía fuera de poblado" y no sería de aplicación en una autopista o autovía urbana donde podrían circular los vehículos de tres ruedas y cuadríciclos a 80 km/h (art. 50.6 RGCir).

Lo lamentable es que las velocidades genéricas de cada tipo de vía no figuren en el TRLTSV, cuando si figuran en la Tabla 7.1 de la Norma 3-1C Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

3. Se establecerá también reglamentariamente<sup>1520</sup> un<sup>1521</sup> límite máximo, con carácter general, para la **velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías**<sup>1522</sup>. Este límite podrá ser rebajado en travesías especialmente peligrosas, **por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía**<sup>1523</sup>, y en las vías urbanas, **por decisión del órgano competente de la corporación municipal**.<sup>1524</sup>

4. **(Suprimido)**<sup>1525</sup>.

<sup>1520</sup> Artículo 50 RGCir sobre los límites de velocidad en vías urbanas y travesías. El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, publicado en el BOE núm. 297, de 11.11.2020, con entrada en vigor, en materia de velocidades el 11.05.2021, modificó estos límites y **estableció lo siguiente:**

“1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.

b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.

c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.

6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliado por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

8. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.»

Las buenas intenciones de la DGT se toparon de bruces con la realidad y al cabo de un mes, varias ciudades importantes estaban acogiendo a la posibilidad de aumentar a 50 km/h la velocidad en vías de un único carril por sentido. Se empezaba a observar que aumentaba la congestión de tráfico. En San Sebastián se estaba estudiando aumentar la velocidad genérica de 30 km/h en zonas escolares fuera del horario de clases. En cualquier caso, tiene que existir la señalización correspondiente.

<sup>1521</sup> El TRLSV sólo permite, en su art. 21.3, establecer un límite genérico en vías urbanas, pero actualmente el RGCir, tras la modificación operada por el art. 1.2 del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, con vigor desde el 22.05.2021, aunque diga en su apartado 1: “El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:”, seguidamente indica tres límites dependiendo del tipo de vía contradiciendo lo dispuesto en la Ley y lo dispuesto en la gramática del español que sólo permite utilizar el artículo plural para enumerar varias cosas.

<sup>1522</sup> Aquí queda claro que reglamentariamente se va establecer un límite máximo de velocidad en vías urbanas y travesías (art. 50.1 RGCir) y que además ese límite es de carácter general. Se echa de menos que antes de “reglamentariamente” no diga “sólo o solamente” y aún sería mejor que indicase con claridad que no existe límite mínimo de velocidad en vías urbanas y travesías, ya que, el RGCir en el art. 49.1 dedicado a las velocidades mínimas en poblado y fuera de poblado, establece que se prohíbe la circulación en autopistas y autovías de vehículos a motor a una velocidad inferior a 60 kilómetros por hora y seguidamente indica “... , **y en las restantes vías**, a una velocidad inferior a la mitad de la genérica señalada para cada categoría de vehículos de cada una de ellas en este capítulo, aunque no circulen otros vehículos”, **sin exceptuar a las vías urbanas y travesías**.

<sup>1523</sup> El “Codice della Strada” italiano, en su art. 6 señala los diversos titulares de las vías públicas.

<sup>1524</sup> La ley no autoriza a que ese límite máximo pueda ser ampliado reglamentariamente en travesías, por lo que es irregular que el RGCir lo haga en su artículo 50.1, donde también permite que en una travesía se pueda circular, dependiendo de su señalización por parte del titular de la vía, incluso a 90 o 100 km/h, según se trate de una vía convencional o una vía convencional con separación física de los sentidos de circulación.

<sup>1525</sup> Este apartado indicaba: “4. Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales, excepto travesías, podrán ser rebasadas en 20 km/h por turismos y motocicletas cuando adelanten a otros vehículos que

5. Se podrá circular **por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos (de)**<sup>1526</sup> **los ciclos**<sup>1527</sup>, **vehículos de tracción animal**<sup>1528</sup>, **transportes y vehículos especiales, o cuando las circunstancias de**<sup>1529</sup> **tráfico**<sup>1530</sup> **impidan el mantenimiento de una velocidad**<sup>1531</sup> **superior a la mínima sin riesgo para la circulación**<sup>1532</sup>, **así como en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehículos, en los términos que reglamentariamente se determine**<sup>1533</sup>.
6. El titular de la vía deberá comunicar a las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico, **con una antelación mínima de un mes**<sup>1534</sup>, los cambios que realice en las limitaciones de velocidad.

## **Artículo 22. Distancias y velocidad exigible**<sup>1535</sup>.

1. **Salvo en caso de inminente peligro, el conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente**<sup>1537</sup> **y a realizarlo de forma que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo, en los términos que reglamentariamente**<sup>1538</sup> **se determine.**

*circulen a velocidad inferior a aquéllas". Esta forma de adelantar sólo está, de acuerdo con la Ley 18/2021, permitida hasta el 20.03.2022.*

<sup>1526</sup> En el texto de la ley falta esta palabra.

<sup>1527</sup> Por ejemplo, en el caso de los ciclos a veces no es fácil circular a 22,5 km/h (la mitad de la genérica) en una vía convencional o en una vía urbana, si existen cuestas.

<sup>1528</sup> Un vehículo de tracción animal siempre va a circular por debajo de los límites mínimos de velocidad de cualquier vía. Aunque ahora no figura ningún límite de velocidad en el art. 48 RGCir, recordemos que el art. 17 RGCir obliga al conductor a controlar en todo momento a sus vehículos o animales.

<sup>1529</sup> Tendría que poner "del".

<sup>1530</sup> Debía incluirse junto con las circunstancias del tráfico, las circunstancias medioambientales o meteorológicas.

<sup>1531</sup> Tendría que decir "igual o superior".

<sup>1532</sup> Si se pusiese en riesgo la circulación el vehículo no podría continuar circulando y estaría obligado a detenerse en un lugar donde no supusiese un peligro para los demás vehículos.

<sup>1533</sup> Artículo 49 RGCir. Debía haber puesto también un cuadro con las velocidades mínimas, ya que primero habla de vehículos de motor y luego parece referirse a todo tipo de vehículos.

<sup>1534</sup> Ese período se respetó cuando se aprobaron en Consejo de Ministros el 28.12.2018, las modificaciones de las velocidades en las carreteras.

<sup>1535</sup> En otros países existen normas adicionales a las contempladas en la normativa española. En Estados Unidos, los conductores, en la mayoría de los estados federales, pueden ser multados por no disminuir la velocidad o cambiar de carril cuando pasan al lado de un vehículo de emergencia estacionado, que tenga las luces en funcionamiento, salvo que un agente esté indicando otro tipo de comportamiento.

Allí, los conductores tienen que abandonar el carril más próximo al vehículo de emergencia si la vía tiene dos o más carriles en el mismo sentido o bien disminuir la velocidad hasta un máximo de 20 millas por hora a no ser que el límite máximo sea inferior a 25 millas por hora y entonces tendrán que circular a un máximo de 5 millas por hora.

<sup>1536</sup> El contenido de este apartado está repetido casi en su integridad en el art. 53.1) RGCir.

<sup>1537</sup> Debía aclarar que esta norma se aplica cuando hay otros conductores que pueden verse afectados, es decir, que si no hay otros vehículos en la vía no sería obligatorio advertirlo previamente.

<sup>1538</sup> Vemos que se puede sancionar a un conductor por frenar bruscamente. El art. 53.1 RGCir señala "para reducir considerablemente la velocidad del vehículo, todo conductor debe cerciorarse de que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores". Está obligado a "advertirlo previamente del modo previsto en el artículo 109, sin que pueda realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo".

El art. 109 RGCir indica: "c) La intención de inmovilizar el vehículo o de frenar su marcha de modo considerable, aun cuando tales hechos vengan impuestos por las circunstancias del tráfico, deberá advertirse, siempre que sea posible, mediante el empleo reiterado de las luces de frenado o bien moviendo el brazo alternativamente de arriba abajo con movimientos cortos y rápidos.

---

Cuando la inmovilización tenga lugar en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, **se deberá señalar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia**, si se dispone de ella, y, en su caso, con las luces de posición”.

Podemos ver que en ningún momento exige o recomienda el encendido de la luz de emergencia si se va a frenar bruscamente por la aparición repentina de una congestión en la vía. Sin embargo, conviene destacar que los nuevos modelos de vehículos cuentan con un dispositivo automático que enciende las luces de emergencia si se produce una frenada brusca.

Se considera conducción negligente y por lo tanto es una infracción grave y supone 200 euros (100 con reducción por pronto pago), pero no supone retirada de puntos. En caso de colisión por alcance del vehículo que va detrás suyo, este último seguirá siendo considerado como responsable del accidente por no mantener una distancia de seguridad suficiente en caso de frenada brusca del vehículo que lo precede. Estas colisiones muchas veces se producen cuando un vehículo advierte la presencia de un radar de tráfico y frena bruscamente la velocidad.

2. <sup>1539</sup>El conductor de un vehículo que circule detrás de otro **debe dejar entre ambos un espacio** <sup>1540</sup> **libre** <sup>1541</sup> **que le permita detenerse, en caso de frenado brusco** <sup>1542</sup>, sin

<sup>1539</sup> El contenido de este apartado se repite en su integridad en el art. 54.1) RGCir.

El RGCir se ocupa en el Título II, Capítulo VII de los "Adelantamientos" y en su Sección 4ª del "Vehículo adelantado" y es ahí donde debieran figurar esas matizaciones en metros para esos casos concretos y no en el art. 54.

También en esa Sección debiera incluir al art. 95.6) RGCir que se refiere a los adelantamientos en túneles y en donde se fijan unas distancias en metros entre vehículos.

<sup>1540</sup> En normas anteriores al TRLTSV estaba mucho más clarificada la distancia entre vehículos. Así, el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 señalaba en su artículo 41, dedicado a las separaciones entre vehículos que "El conductor de un vehículo automóvil **que circule por una vía interurbana** detrás de otro al que no pretenda adelantar, cuidará de que la separación entre ambos no sea menor de tantos metros como kilómetros por hora sea la velocidad con que marche".

Su art. 53 tenía una redacción sumamente curiosa: "Aun cuando la totalidad de las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad y del propio vehículo sea completamente favorable, **la velocidad de los automóviles no excederá de aquella que, con toda seguridad, permita la parada en un espacio de tantas veces diez metros como número de caballos de vapor figuren en el correspondiente permiso de circulación, sin que pueda exceder aquel espacio de 150 metros.** Estos límites de la longitud de la parada serán los mismos para toda clase de rampas y pendientes".

Por su parte el Código de la Circulación de 1934, en su redacción inicial, en su artículo 99 también destinado a indicar las separaciones entre vehículos señalaba que "El conductor de un automóvil **que circule por una vía interurbana** detrás de otro vehículo al que no pretenda adelantar, **cuidará de mantenerse a una distancia prudencial que, en ningún caso será inferior en metros, al número que resulte de elevar al cuadrado el de su velocidad expresada en miriámetros-hora**".

Esa regla del cuadrado todavía es recomendada por la DGT (<http://www.dgt.es/es/el-trafico/recomendaciones/consejos-estacionales/>) y debiera figurar, al menos, en el RGCir. Así en una carretera **con piso seco y condiciones normales**, si se circula a 90 km/h, se quita la última cifra, quedando 9, y se multiplica por sí misma:  $9 \times 9 = 81$ . Así pues, a 90 km/h hay que dejar una distancia mínima de 81 metros. Con esta regla, a 120 km/h habría que dejar 144 metros, una distancia suficiente para percatarse de un obstáculo, reaccionar y conseguir detener el vehículo. Según la DGT la distancia de Seguridad en "**calzadas mojadas**" será el **doble** que en calzadas secas.

En los túneles y pasos inferiores, el art. 95.6) RGCir indica "Cuando no se pretenda adelantar, deberá mantenerse en todo momento una distancia de seguridad con el vehículo precedente de, al menos, 100 metros o un intervalo mínimo de cuatro segundos. En el caso de vehículos cuya masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kilogramos, la distancia de seguridad que deberá guardar con el vehículo precedente será de, al menos, 150 metros o un intervalo mínimo de seguridad de seis segundos".

En tramos urbanos limitados a 30 km/h, la distancia de seguridad sería 9 m y si ese límite fuera 50 km/h, esa distancia sería de 25 m.

Con el piso mojado la DGT recomienda que se mantenga el doble de estas distancias.

El art. 76.ñ) TRLTSV considera infracción grave "No mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente".

En Francia, el Código de la Circulación (Code de la Route) dispone que la distancia de seguridad se corresponde con la distancia recorrida por el vehículo durante un período de al menos dos segundos.

Se puede decir que, si se opta por utilizar los segundos de tiempo, se deben dejar en autopista y autovía un tiempo de 3 segundos, dejando la 'distancia' de 2 segundos para circulación urbana. Una alternativa a los 3 segundos es decir en voz alta «1101, 1102 y 1103». Si se llega entonces a la señal/referencia, por ejemplo, un poste o un árbol, tras ese tiempo, quiere decir que se circula correctamente. Naturalmente, si influyen las circunstancias del conductor, del vehículo, de la vía o del entorno entonces hay que ampliar ese período de tiempo. Esta regla de los 3 segundos es citada en la revista de la DGT y en sus tweets, pero no figura en la normativa.

<sup>1541</sup> Las nuevas señales denominadas galones o chevrones están pensadas para ayudar al conductor a mantener la distancia. Estas señales figuran en el apartado 7.34 de la norma 8.1-IC, de la Instrucción de Carreteras en donde se señala que "En tramos que por sus particulares circunstancias presenten un mayor riesgo de accidentes por alcance, se implantará la marca vial denominada galón tal y como especifica la nota de servicio 1/2011 sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance. Esta marca vial se acompañará con un cartel informativo (figura 256, en el que aparecen siluetas de turismos y camiones en blanco sobre fondo azul separadas por galones) cuyas características y disposición se recoge en la citada nota de servicio." Y debemos tener en cuenta que esta Norma, según el Anexo I RGCir, forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

**colisionar con él**<sup>1543</sup>, teniendo en cuenta ta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado<sup>1544</sup>. No obstante, **se permite a los conductores de bicicletas circular en grupo**<sup>1545</sup> **sin mantener tal separación, poniendo en esta ocasión especial** atención a fin de evitar alcances entre ellos.

3. <sup>1546</sup>Además de lo dispuesto en el apartado anterior, **la separación que debe guardar el conductor de un vehículo**<sup>1547</sup> **que circule detrás de otro sin señalar su propósito de adelantamiento, debe ser tal que permita al que a su vez le siga**<sup>1548</sup> **adelantarlo con seguridad**, excepto si se trata de ciclistas que circulan en grupo. Los vehículos con masa máxima superior a la que reglamentariamente se determine y los vehículos o conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total, deben guardar, a estos efectos, una separación mínima<sup>1549</sup> de 50 metros<sup>1550</sup>.
4. <sup>1551</sup>Lo dispuesto en el apartado anterior no es de aplicación<sup>1552</sup>:
  - a) En poblado<sup>1553</sup>.

---

*Los galones les sirven a los Agentes de Tráfico para conocer si los vehículos están respetando la distancia de seguridad, que está sancionada como infracción grave y que conlleva la pérdida de 4 puntos.*

*En los túneles que se están inaugurando, como el túnel de Caldearenas, en la provincia de Huesca, que entró en servicio el 21.03.2019, se instalan luces led de color azul que sirven de referencia a los conductores para mantener la distancia de seguridad.*

*Los conductores deben tomar conciencia de que no respetar la distancia de seguridad supone poner la integridad física de los que viajan en el vehículo en manos del conductor que viaja delante ya que no podrá evitar la colisión en caso de frenado brusco.*

<sup>1542</sup> *Ese espacio libre nunca puede ser inferior en vías interurbanas a la distancia de detención que es la suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado. En vías urbanas resulta inverosímil respetar esta distancia.*

<sup>1543</sup> *En ciudad, con mucho tráfico, es imposible respetar esta norma. El conductor debe estar especialmente atento para que la distancia recorrida durante el tiempo de reacción sea la mínima posible y esto sólo se consigue si se está muy atento al tráfico y en buenas condiciones psicofísicas.*

<sup>1544</sup> *Debía haberse añadido, al menos: "teniendo en cuenta el tipo de vía y su trazado". También debiera haber incluido en el título del artículo el término "distancia de seguridad".*

<sup>1545</sup> *El término "en grupo" puede dar lugar a equívocos ya que por ejemplo "un pelotón" es un grupo y sin embargo los ciclistas no pueden circular formando un pelotón. Por ello sería más indicado que dijese "próximos unos de otros" o "próximos entre sí".*

*Si se trata de una actividad ciclista organizada, el art. 20 del Anexo II RGCir, permite que los participantes puedan circular y agruparse libremente, siempre por su carril.*

<sup>1546</sup> *Este apartado se reproduce casi en su integridad en el art.54.2) RGCir.*

<sup>1547</sup> *Tendría que decir, "vehículos de motor" ya que las bicicletas también son vehículos y luego dice que en el caso de los ciclistas no se aprueba lo que figura en este apartado.*

<sup>1548</sup> *El art. 5.6 del StVO alemán indica que un vehículo que circule despacio debe reducir aún más su velocidad e incluso llegar a detenerse para facilitar el adelantamiento a varios vehículos que circulen próximos detrás. Vemos como el TRLTSV sólo contempla el adelantamiento por parte de un único vehículo que circule detrás.*

<sup>1549</sup> *Esta distancia es obligatoria incluso circulando detrás de un turismo o un ciclomotor.*

<sup>1550</sup> *El artículo 54.2 del RGCir dispone que los vehículos con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos y los vehículos y conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud total deberán guardar, a estos efectos, una separación mínima de 50 metros, siempre que no sea en poblado o esté prohibido adelantar o haya más de un carril en el mismo sentido o la circulación esté saturada.*

*El art. 95 del RGCir, indica: "En el caso de los túneles y pasos inferiores, cuando no pretendan adelantar, los vehículos ligeros deben mantener una distancia de 100 m o un intervalo mínimo de seguridad de 4 segundos y los vehículos de MMA superior a 3,5 Tm deben circular a 150 m del anterior o 6 segundos".*

<sup>1551</sup> *Este apartado se reproduce en su integridad en el art. 54.3) RGCir.*

<sup>1552</sup> *Tampoco es de aplicación en túneles y pasos inferiores.*

<sup>1553</sup> *Este art. reconoce que la distancia de seguridad es diferente en tráfico urbano e interurbano, por ello debiera estar regulada de distinta forma.*

- b) Donde estuviere prohibido el adelantamiento<sup>1554</sup>.
  - c) Donde haya más de un carril destinado a la circulación en su mismo sentido.
  - d) Cuando la intensidad de la circulación no permita el adelantamiento.
5. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad<sup>1555</sup> en las vías públicas o de uso público<sup>1556</sup>, salvo que, con carácter excepcional, se hubiera autorizado<sup>1557</sup> por la autoridad competente<sup>1558</sup>.

### Sección 3.ª Preferencia de paso

#### Artículo 23. Normas generales.

1. La preferencia de paso en las intersecciones, se ajustará a la señalización que la regule.
2. En defecto de señal, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes supuestos:

<sup>1554</sup> Es decir, si existe una señal vertical de prohibición de adelantamiento o una línea continua sólo se está obligado a mantener la distancia de seguridad.

<sup>1555</sup> El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928, establecía en su art. 16: "Se prohíbe, asimismo, **entablar luchas de velocidad** entre toda clase de vehículos o animales cuando éstos circulen por vías públicas abiertas al tráfico general. (...)

<sup>1556</sup> Aquí, de modo general, se incluyen todo tipo de vehículos, es decir, también está prohibido que ciclistas compitan entre sí, si no participan en una competición oficial. Véase el Anexo II RGCir: Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos.

<sup>1557</sup> El art. 55.2 RGCir complementa este punto, al señalar que el tramo que se utilice de las vías públicas debe haber sido acotado por la autoridad competente. Debía aclarar que, si la vía no está cerrada a los demás vehículos, estos deberán cumplir con lo dispuesto en la normativa de tráfico.

<sup>1558</sup> El 05.07.2014 durante la celebración del Rally Sprint de Miengo (Cantabria) 9 espectadores fueron atropellados falleciendo dos de ellos. Es sorprendente ver las pocas precauciones que toman los organizadores de estas pruebas, las autoridades y los propios espectadores, incluso en las competiciones organizadas, ya que muchos de estos últimos se sitúan en el borde de la calzada sin ninguna defensa que los proteja. El 25.10.2014 un fotógrafo y otros dos espectadores fueron arrollados en el 6º rally de subida a Tabares Jiménez en Tenerife, falleciendo el fotógrafo pocas horas después. Al parecer se habían colocado en una zona prohibida y acotada por la organización.

Una nueva tragedia ha venido a sumarse al largo historial de víctimas de este tipo de actividades deportivas. El sábado 05.09.2015 en la localidad de Carral (A Coruña) se produjo la salida de la vía de un vehículo participante en un rally falleciendo 7 personas y varias más resultando heridas.

Lo lamentable de todo esto es que se siguen juntando multitudes para presenciar los rallyes y una minoría de espectadores siguen actuando con temeridad poniendo en peligro una jornada familiar y festiva.

La edición digital de "La Voz de Galicia" de fecha 11.04.2016 informa que en el Rally de Noia estaban presentes más de 35.000 espectadores y cita a fuentes de la organización que manifestaron que ya de tarde "era imposible controlar a la masa. Incluso hubo uno que se tumbó en la carretera en plena competición". La situación llegó a ser tan incontrolable que se optó por neutralizar un tramo con la esperanza de que no se registrasen más altercados. La Guardia Civil desplegó cerca de 100 agentes que no sólo formularon numerosas denuncias penales y contra el reglamento de circulación, sino que impusieron aún más por incumplimiento de la Ley de Seguridad Ciudadana o de la Ley del Deporte, cuyas sanciones van de los 1.500 a los 3.000 euros. Para el presidente de una de las escuderías el problema es que los ralis se han convertido en romerías y la falta de respeto a los encintados pone en peligro la vida de personas y la seguridad queda a expensas de la suerte".

Poco tiempo después, la agencia EFE informaba que el 18.06.2016, en Calvià (Mallorca) cuatro personas habían resultado heridas muy graves cuando en un rally, el vehículo se salió de la pista y arrolló a los espectadores.

En los circuitos de carreras profesionales ya hace tiempo que se tomaron medidas para evitar una tragedia como la ocurrida en 1955 en las 24 horas de Le Mans, donde un vehículo Mercedes que participaba acabó volando sobre la tribuna principal muriendo 83 espectadores y el propio piloto y ocasionando 120 heridos.

- a) Los vehículos que circulen por una vía pavimentada<sup>1559</sup> sobre los que procedan de otra sin pavimentar.
- b) Los vehículos que circulen por raíles sobre los demás usuarios<sup>1560</sup>.
- c) Los<sup>1561</sup> que se hallen dentro de las glorietas<sup>1562</sup> sobre los que pretendan acceder a ellas.

### 3. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones<sup>1563</sup>.

## Artículo 24. Tramos estrechos y de gran pendiente<sup>1564</sup>.

1. En los tramos de la vía en los que, por su escasa anchura<sup>1565</sup>, sea imposible o muy difícil<sup>1566</sup> el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido contrario<sup>1567</sup>, **donde no haya señalización expresa al efecto, tiene preferencia de paso el que haya entrado**

<sup>1559</sup> Cuando dos vías están pavimentadas no existe prioridad de una frente a otra, por el hecho de ser más ancha. El art. 48.1.f) del RGCir señala: “En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h”.

<sup>1560</sup> Debía aclarar que no tienen preferencia sobre los vehículos prioritarios.

<sup>1561</sup> No hay ninguna razón que explique porque en el apartado c) a diferencia del a) y el b) ha desaparecido la palabra “vehículos”.

<sup>1562</sup> Su definición está contemplada en el apartado 63 del Anexo 1 del TRLTSV. Ni la Ley ni el Reglamento de Circulación detallan la utilización de los carriles en las glorietas lo que provoca dudas, infinidad de comentarios en las redes sociales, en las páginas relacionadas con la seguridad vial y en los medios, en general, provocando numerosas aclaraciones por parte de las administraciones con competencias en materia de tráfico.

<sup>1563</sup> El artículo 57 del RGCir, añade: “Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a aquella”.

Debiera aclararse lo que sucede en las intersecciones en forma de T ya que en varias sentencias judiciales se considera que no se trata propiamente de una intersección, sino de una incorporación a una vía desde otra vía de acceso a la misma (Sentencia AP de Cádiz 30/2013, de 5 de febrero y Sentencia AP de Pontevedra 119/2013, de 8 de marzo).

No son sentencias aisladas ya que la Sentencia 265/2018 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Cádiz de 18.09.2018, estima que los cruces en forma de T, no son simples intersecciones, sino incorporaciones a una vía principal y por ello no se aplicaría lo dispuesto en los art. 23.1) TRLTSV y 57.1) RGCir. Este último señala: “en defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a ceder el paso a los vehículos **que se aproximen por su derecha, ...**”, sino el contenido de los art. 28 TRLTSV y 72 RGCir (la sentencia contiene errores en la numeración). Este último señala: “El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a ésta, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona en caso necesario, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios, **cediendo el paso a otros vehículos ...**”.

<sup>1564</sup> El artículo 63 del RGCir señala: “Se entienden por tramos de gran pendiente los que tienen una inclinación mínima del 7 %”.

En ese mismo artículo observamos que las pendientes se dividen en “pendientes en sentido ascendente” y “pendientes en sentido descendente”.

Pero, ¿qué significa ese porcentaje? Es una forma de expresar la relación entre la altura que salvamos cuando ascendemos por la carretera y la distancia que nos desplazamos horizontalmente. Así, una pendiente del 10% significa que salvamos 10 metros de desnivel por cada 100 metros de avance en horizontal.

<sup>1565</sup> Hubiera sido conveniente que dijese: “por su escasa anchura de diseño o a causa de obras” ya que si hay un vehículo estacionado en doble fila o averiado y ese es el motivo de la escasa anchura podría pensarse que sería de aplicación este artículo, sin embargo, los artículos 74 y 89 del RGCir descartan esta posibilidad.

<sup>1566</sup> Sería suficiente con que dijese simplemente “difícil”.

<sup>1567</sup> Parece dar a entender que ambos vehículos van en sentido contrario, tendría que decir “que circulen en sentidos diferentes” o “que circulen en sentidos contrarios” ya que lo que existe es una dirección y dos sentidos.

**primero<sup>1568</sup>. En caso de duda<sup>1569</sup> sobre dicha circunstancia, tiene preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra**, en los términos que reglamentariamente se determine.

- 2. En los tramos de gran pendiente**, en los que se den las **circunstancias** señaladas en el apartado anterior, **tiene preferencia de paso el vehículo que circule en sentido ascendente<sup>1570</sup>**, salvo si este pudiera llegar antes a una zona prevista para apartarse. En caso de duda se estará a lo establecido en el apartado anterior<sup>1571</sup>.

## **Artículo 25. Conductores, peatones<sup>1572</sup> y animales.**

- 1. El conductor<sup>1573</sup> de un vehículo tiene preferencia de paso<sup>1574</sup>, respecto de los peatones, salvo en los casos siguientes:**

**a) En los pasos para peatones<sup>1575 1576</sup>, en las aceras y en las demás zonas peatonales.**

<sup>1568</sup> Si existe señalización no se aplica la regla del que hubiera entrado primero y por ello si entrase un vehículo y se encontrase con otro que entró después, pero al que le otorgase prioridad la señal R-6 (prioridad respecto al sentido contrario), debería dar marcha atrás y dejarlo pasar primero.

<sup>1569</sup> Una redacción más acertada sería “Si entrasen al mismo tiempo o en caso de duda sobre quien entró primero” ya que puede ocurrir que lleguen al mismo tiempo y los dos conductores crean que tienen la razón.

<sup>1570</sup> Las Directivas de la Unión Europea se refieren a la conducción en pendientes como “conducción cuesta arriba o cuesta abajo en pendientes prolongadas”. En este caso vemos como es indiferente el tipo de vehículo.

<sup>1571</sup> Tendrá la preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra.

<sup>1572</sup> El Anexo I del TRLTSV, apartado 2, dice que peatón es quién transita a pie (va a pie), por ello si una persona cruzase el paso de peatones corriendo, siempre habría un abogado que alegase que no se podría considerar peatón. Para evitar esto, por ejemplo, en la Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur, la ley indica que “caminar” incluye “correr”.

<sup>1573</sup> Debiera haberse mantenido el plural del título del artículo y decir “Los conductores de vehículos tienen preferencia de paso...”

<sup>1574</sup> Se deberían haber incluido los equinos montados por agentes de la autoridad ya que deben respetar la preferencia de los peatones en los pasos destinados a ellos.

<sup>1575</sup> Un ciclista que atraviesa, de acera a acera, un paso para peatones montado en una bicicleta no es considerado un peatón, sino un conductor, y por lo tanto no tiene preferencia. En el caso de que resultase atropellado sería considerado un ciclista que cometió una infracción. Si lo hiciese con la bicicleta llevada de la mano, sí sería considerado un peatón.

La Audiencia Provincial de Valencia, en sentencia núm. 455, de 19.12.2017, exculpó al conductor de un turismo de una colisión con una bicicleta en un paso de peatones porque la ciclista venía de circular por una acera, sin que existiera un carril acera-bici en ella, cruzó el paso de peatones montada y colisionó contra el lateral del vehículo que en aquel momento cruzaba el paso de cebra. El Tribunal estima que el conductor del turismo no actuó con negligencia, no circulaba a velocidad excesiva y no se pudo demostrar que no prestase atención a las circunstancias del tráfico. Tampoco se pudo probar que la ciclista demandante accediera al paso para peatones, que no para bicicletas, a una velocidad equiparable al paso de un peatón, y con antelación suficiente para poder ser vista por otros conductores.

<sup>1576</sup> Se entiende que están señalizados debidamente cuando cuentan, al menos, con su correspondiente marca vial. Una señal vertical que advierta de un paso de peatones no es suficiente ya que el peatón no sabría por dónde cruzar. Pero se desaprovechó la ocasión de aclararlo.

La preferencia del peatón no es absoluta, ya que el RGCir en su art. 124.c) señala “En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad”.

Eso significa que, si un vehículo está circulando, por ejemplo, próximo al paso y una persona se pone a cruzar de forma repentina puede haber, en caso de accidente, concurrencia de culpas.

Un despacho de Europa Press de 24.11.2015 indica que una mujer había resultado herida leve en un atropello en Avilés. La Policía Local formuló en su contra denuncia administrativa por cruzar la calzada por un lugar indebido, motivo por el que, según la investigación, habría resultado arrollada por un vehículo. Según la versión de fuentes policiales, la mujer intentó cruzar por el medio de la calzada, teniendo dos pasos de cebra en puntos cercanos. La víctima, sufrió daños de poca consideración y fue trasladada a un hospital. Iba, según la versión policial,

- b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos.**
- c) Cuando el vehículo cruce un arcén<sup>1577</sup> por el que estén circulando peatones que no dispongan de zona peatonal.**
- d) Cuando los peatones vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo<sup>1578</sup>.**

---

*distraída, hablando por el teléfono móvil. En el control de etilometría dio una tasa tres veces superior a la permitida para conductores. Las mismas fuentes policiales, han reconocido que se trata de una denuncia poco habitual, pero han recordado que cruzar la calzada por una zona indebida, teniendo un paso de peatones a 50 metros, es una infracción. Asimismo, han explicado que los agentes del cuerpo, cuando acuden a un suceso de este tipo, tienen obligación de abrir el expediente contra el responsable de la conducta infractora, ya sea el viandante o el conductor.*

*En algunos países se indica que si no existe paso de peatones se debe cruzar en las esquinas en la prolongación de la acera sobre la calle.*

<sup>1577</sup> *Dado que la definición número 61 del Anexo I TRLTSV, indica que arcén es la “franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales”, lo único que prohíbe es la circulación de vehículos automóviles, debiera corregirse la redacción de este apartado, ya que los peatones podrían ir siempre por él.*

<sup>1578</sup> *Esta disposición se aplica en caso de que un autobús no pueda aproximarse totalmente a la parada porque, por ejemplo, hay vehículos parados o estacionados y si uno de esos vehículos se pusiese en marcha no tendría preferencia sobre los peatones que están tratando de subir al autobús y también tendría validez en aquellos carriles bus que tienen una acera en el sentido de la marcha y una acera o refugio del otro lado y a veces los peatones tienen que caminar un pequeño trecho para llegar a ellos.*

*Se da el caso de que, en ocasiones, la parada de autobús tiene un banco próximo a la calzada o postes de la marquesina o incluso maceteros y dificulta la bajada de una silla de ruedas. Si el autobús parase un poco antes para facilitar el descenso de una silla de ruedas podría ser sancionado, aunque seguramente, al menos en el juzgado, se podría alegar que el bien jurídico a proteger: el descenso cómodo de una persona con problemas de movilidad es superior a parar unos metros antes, lógicamente siempre que no haya perjuicios adicionales para otros usuarios.*

e) Cuando se trate de tropas en formación<sup>1579</sup>, filas escolares<sup>1580</sup> o comitivas organizadas<sup>1581</sup>.

2. En las zonas peatonales, cuando el vehículo las cruce por los pasos habilitados al efecto<sup>1582</sup>, el conductor tiene la obligación de dejar pasar a los peatones que circulen por ellas.

<sup>1579</sup> “Tropas en formación” significa que desfilan o marchan siguiendo un patrón, pero nos podemos encontrar a un grupo de soldados que van de maniobras por un costado de la carretera y no se puede decir que vayan en formación. Por ello sería mejor decir a “tropas cuando circulen agrupadas”. En caso de atropello a uno de los soldados, el abogado de la compañía de seguros del causante podría alegar que no iban en formación y por ello no tenían preferencia.

El Reglamento para la conservación y policía de las carreteras de 1867, establecía en su art. 11 que: “En los (puentes) colgados queda prohibido que transiten corriendo en tropel personas y caballerías y que las tropas pasen no siendo en filas abiertas, con sólo dos hombres de frente y sin llevar el paso”.

El Reglamento (provisional) de policía y conservación de carreteras y caminos vecinales, de 29 de octubre de 1920, exigía, en su art. 16, que en los puentes colgantes las tropas no llevaran el paso.

El art. 83 del Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 utiliza un término más apropiado “destacamentos de tropas”.

<sup>1580</sup> El art. 65.b) del RGCir repite este texto, sin embargo, luego se refiere en el 143.4) a las patrullas escolares indicando que éstas pueden emplear una paleta que tenga incorporadas las señales verticales R-2 (stop) y R-400 (sentido obligatorio) **para invitar** a los usuarios de la vía a que detengan su marcha (lo cual no es muy correcto ya que la R-400 es para que reanuden la marcha). **Con lo cual las filas escolares tienen prioridad sobre los conductores, pero no es así en el caso de los niños que acuden al colegio y son dirigidos por una patrulla escolar, y resulta inimaginable que un conductor no acepte “la invitación” de la patrulla.** También debiera decir, al igual que lo comentado en el caso de los soldados, “escolares cuando circulen agrupados” o acercándose más a la terminología del DLE, “filas indias de escolares”.

El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana, de 1928, protegía mejor a los escolares ya que establecía en su art. 83 que “se prohíbe cortar las filas de escolares cuando atraviesen en formación las vías públicas”.

Las Ordenanzas municipales tratan de completar esta redacción tan somera y así la de Salamanca indica que “Las patrullas escolares (...) deben ser reconocibles como tales a distancia, y entre la puesta y la salida del sol y bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad deberán utilizar dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de ciento cincuenta metros -150m-.

**Los conductores de toda clase de vehículos, ante la presencia de patrullas escolares, circularán a velocidad moderada y, si fuera preciso, detendrán sus vehículos cuando así se lo indiquen dichas patrullas con las señales verticales correspondientes”.**

En lugares como la Ciudad de México existe la figura del “promotor voluntario” que es una persona entrenada para colaborar en la entrada y salida de los menores de un colegio y los conductores están obligados a respetar sus indicaciones.

<sup>1581</sup> Tal vez el ejemplo más típico sea un entierro, aunque podría referirse también a una manifestación autorizada. En el “Manual del Conductor del Estado de Oregón (USA) 2018-19” se señala que las Pompas Fúnebres están exentas de ciertas normas. Los vehículos que acompañen a una pompa fúnebre pueden entrar en una intersección sin detenerse y no están obligados a obedecer otras señales de tránsito. Los demás vehículos deben cederles el paso a los que acompañen a una pompa fúnebre. Si un vehículo no forma parte del cortejo, es ilegal unirse a él o introducirse entre los vehículos que sí lo forman.

El “Codice della Strada” italiano también prohíbe intercalarse en los convoyes de vehículos militares, de las fuerzas policiales, de los vehículos de socorro señalizados como tales y tampoco se pueden interrumpir columnas de tropas, cortejos y procesiones.

El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana, de 1928, prohibía, a los vehículos, en su art. 83 “cortar las procesiones y las manifestaciones autorizadas por la Autoridad competente”.

Por ello convendría que el Reglamento General de Circulación aclarase un poco más cómo actuar en estas situaciones.

<sup>1582</sup> Al hablar de “pasos habilitados al efecto” debemos entender que son, por ejemplo, los tramos señalizados o no en la acera (zona peatonal) que comunican por ejemplo la calzada con la entrada a un garaje. También podría referirse a los “pasos para peatones” y por ello debiera haberse clarificado.

Lo curioso es que el RGCir. en el art. 121.5) señala que “La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales” contradiciendo lo dispuesto en el TRLTSV.

<sup>1583</sup> (Preferencias de paso en otros países).

**3. El conductor del vehículo tiene preferencia de paso<sup>1584</sup>, respecto de los animales<sup>1585</sup>, salvo en los casos siguientes:**

**a) En las cañadas<sup>1586</sup> señalizadas.**

*Pero no sólo contradice lo dispuesto en la Ley sino también lo establecido en el propio RGCir en su art. 67.1) donde permite que los vehículos prioritarios puedan dejar de cumplir bajo la exclusiva responsabilidad de sus conductores las normas de los títulos II, III (el art. 121 está en el Título III) y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento”, con lo cual se aparta del art. 121.5) RGCir que como vimos establece que “en ningún caso” puede circularse por aceras y demás zonas peatonales. Además eso impediría que los vehículos de limpieza urbana pudiesen circular por las aceras.*

<sup>1583</sup> *En algunos Estados de USA, como por ejemplo en California también tienen preferencia en todo momento los invidentes con bastón o con perro lazarillo.*

<sup>1584</sup> *El diario digital “El Español” informa en su edición de 31.12.2018 que una mujer falleció tras chocar con un caballo el coche en el que viajaba junto a su esposo y sus tres hijos pequeños, uno de los cuales ha resultado herido grave, en el término municipal de Domingo Pérez (Toledo). Posiblemente el caballo escapó de una finca colindante a la carretera. Aquí el conductor tiene preferencia tanto de paso como de circulación, pero esa preferencia no se puede aplicar ya que es inimaginable ver a un conductor discutir con uno de esos animales sobre quien tiene la preferencia de paso.*

<sup>1585</sup> *La redacción es inapropiada ya que debía decir sobre los animales guiados por un conductor de ganado o acompañados por una persona, en el caso de los animales de compañía, porque si no, siempre tendrán prioridad los animales sueltos no acompañados salvo que no queramos evitar atropellos o no podamos evitarlo. Además, la preferencia no sería de aplicación en materia de seguridad vial sino en materia de responsabilidad civil en caso de daños personales o materiales. Véanse los artículos 126 y 127 del RGCir.*

*El 12.06.2018, el diario digital alemán “<https://www.stuttgarter-zeitung.de/>” publicó un video en el que se ve a un ciclista que circula por un carril acera-bici en la ciudad de Múnich y que ante la presencia de una familia de gansos en el carril pasa por encima de ellos, dejando a uno herido. El video se viralizó enseguida, el conductor fue identificado y detenido y de acuerdo con el Código Penal alemán puede enfrentarse a una pena de reclusión de hasta tres años por maltrato animal. Lo que vemos es que, aunque los animales no tengan preferencia no se pueden atropellar sin más, sino que en este caso había que tratar de esquivarlos como habían hecho varios ciclistas antes.*

*La Ley de Tránsito de la República Dominicana expresa muy bien en su art. 63.2) como debe ser el comportamiento de los conductores cuando se encuentran con animales: “Todo el que conduzca un vehículo de motor por la vía pública al acercarse a cualquier animal deberá tomar las precauciones razonables para evitar que los animales se asusten y para garantizar la seguridad de las personas, si hubiere alguna, a cargo de los mismos, y si fuera necesario, reducirá velocidad, o detendrá el vehículo y apagará el motor hasta que los animales hayan pasado”.*

<sup>1586</sup> *El art. 66.2 del RGCir habla de, “cañadas o pasos de ganado” por lo que además de la cañada propiamente dicha se debe incluir el cordel, la vereda o cualquiera otro. Según lo dispuesto en el artículo 570 del Código civil y en el art. 4 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros cincuenta centímetros, y la vereda de 20 metros. Se señalizan con un panel complementario con la palabra “cañada” debajo de la señal P-23 (Paso de animales domésticos). Sin embargo, de acuerdo con lo dispuesto en la Base quinta de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que establece que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de 1968 de Señalización Vial y también de acuerdo con lo indicado en el artículo 134 del RGCir, podrían colocarse siluetas de otros animales si esa fuera la especie preponderante en la zona, aunque dicha posibilidad no se haya utilizado en el Catálogo Oficial de Señales.*

*La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente señala en su Base V dedicada a la señalización: “1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973” y esa Convención de Viena indica en su Anexo 1 dedicado a las Señales Viales, en el apartado 15 sobre Paso de ganado y de otros animales: a) Para anunciar la proximidad de un tramo de vía en el que sea muy probable el paso de animales, se empleará como símbolo la silueta de un animal de la especie, doméstica o que vive en libertad, de que se trate, por ejemplo, el símbolo A, 15ª (una vaca) para un animal doméstico y el símbolo A, 15b*

**b) Cuando vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya animales cruzándola<sup>1587</sup>, aunque no exista pasos para estos.**

**c) Cuando el vehículo cruce un arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada<sup>1588</sup>.**

#### **4. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos:**

**a) Cuando circule por un carril-bici<sup>1589</sup>, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado<sup>1590</sup> para uso exclusivo de conductores de bicicletas<sup>1591</sup>.**

**b) Cuando para entrar en otra vía el<sup>1592</sup> vehículo gire a derecha o izquierda<sup>1593</sup>, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.**

---

*(un ciervo) para un animal que vive en libertad. Es decir, recomienda que se utilice el símbolo de la especie más común en la zona. Incluso en algunas zonas de Canarias habría que poner la silueta de un dromedario en lugar de una vaca. En Francia, nos encontramos con una oveja en lugar de una vaca en determinadas zonas y aquí debiera aplicarse en La Mancha; en Portugal hay señales de peligro por la presencia de anfibios, con la silueta de una rana, (que también se ve en Alemania) y de la presencia del lince ibérico.*

*Sería deseable que el legislador publicase una colección de siluetas de animales frecuentes, para que pudiesen ser utilizadas en las distintas vías. Es mucho más eficaz publicar la silueta de un jabalí en una zona donde son abundantes que la de un ciervo, que tal vez, nunca se haya visto en esa zona.*

*En el Anexo I del RGCir, en el apartado 5.8) dedicado a las “Señales de Indicaciones Generales” figuran la señal S-14a de “Paso superior para peatones” y la señal S-14b de “Paso inferior para peatones”, pero en ambos casos refiriéndose a pasos con peldaños, cuando ya la Convención de Viena de Señalización Vial en su señal G, 21 (donde se ve la silueta de un peatón subiendo una rampa) establece que “se utiliza para indicar un paso de peatones elevado o subterráneo sin peldaños. Puede emplearse también en esta señal el símbolo para personas discapacitadas”, es decir se podría poner dentro el SIA, el símbolo internacional de discapacidad.*

<sup>1587</sup> *Tendría que decir “animales acompañados cruzándola”. Además, la redacción no es apropiada ya que los animales, acompañados o no, podrían en ese momento no estar cruzándola, sino circulando por ella y no por ello dejarían de tener preferencia.*

<sup>1588</sup> *¿Y qué ocurre si disponen de cañada y sin embargo circulan por el arcén? Aquí se ve claramente que se debía incluir la palabra “acompañados”. El conductor podría denunciar a la persona que está a cargo de los animales por no circular por la cañada. Si no fuesen acompañados tendrían preferencia los animales siempre, salvo que no se quisiera evitar atropellos.*

<sup>1589</sup> *Debiera indicar “vía ciclista” en lugar de “carril-bici” ya que una vía ciclista incluye el carril-bici protegido, la acera-bici y la pista-bici.*

<sup>1590</sup> *El artículo 64.a) del RGCir sustituye la palabra “autorizado” por “señalizado”. De todas formas, un arcén para uso exclusivo de conductores de bicicletas no es una de las vías ciclistas contempladas en el Anexo I de la ley.*

<sup>1591</sup> *El art. 36.1) RGCir que se ocupa de la circulación por los arcones señala que se circulará por el arcén en ausencia de carril específico (por ejemplo, un carril bici) y que en ausencia de arcén se debe utilizar la parte imprescindible de la calzada y eso tiene aplicación en poblado ya que normalmente no hay arcones. Por ello si existe en el casco urbano un carril bici, debe utilizarse y evitar las otras partes de la vía, incluidas las aceras, que están reservadas a los peatones. El carril bici puede estar señalizado con la señal vertical S-64 (Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada, exclusivos para ciclos), con la R-407 a) (Vía reservada para ciclos o vía ciclista) o simplemente con la marca vial correspondiente (art. 170.e) RGCir).*

*En particular, la señal vertical R-407 tiene el defecto de obligar en lugar de recomendar el uso de las vías ciclistas, lo que supone numerosos problemas para los ciclistas, sobre todo en las incorporaciones o salidas de los tramos. La implantación de una vía ciclista se debería considerar sobre todo como una oferta para los usuarios menos experimentados o vulnerables en lugar de una obligación para todos.*

<sup>1592</sup> *El artículo determinado indica un vehículo concreto y este no es el propósito de la Ley y por ello debiera sustituir “el vehículo” por “un vehículo”.*

*El art. 64 del RGCir sigue dando preferencia, en estos casos, a los ciclistas sobre los vehículos a motor, mientras que el TRLTSV ha suprimido “a motor”. Debemos tener en cuenta que tanto el ciclomotor como cualquier triciclo de motor (sin distinción de potencia) han pasado a ser vehículos de motor tras la aprobación del Reglamento UE 168/2013 (en vigor en España desde 01/01/2016).*

<sup>1593</sup> *En los últimos años se han habilitado carriles bici en muchas ciudades, especialmente en avenidas con dos o tres carriles. Al incorporarse a la avenida desde una calle lateral el conductor de un vehículo de motor debe estar*

- c) Cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo<sup>1594</sup>, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso<sup>1595</sup> y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos<sup>1596</sup>.

En circulación urbana<sup>1597</sup> se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

**5. Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas y ciclos no podrán circular por las aceras. Reglamentariamente se fijarán las excepciones que se determinen.**

## Artículo 26. Cesión de paso e intersecciones.

- 1. El conductor de un vehículo que tenga que ceder el paso a otro** no debe iniciar o continuar su marcha o su maniobra, ni reemprenderlas, hasta asegurarse de que con ello no obliga al conductor del vehículo que tiene la preferencia a modificar bruscamente su trayectoria o su velocidad y debe mostrar con suficiente antelación, por su forma de circular, y especialmente con la reducción paulatina de la velocidad<sup>1598</sup>, que efectivamente va a cederlo.
- 2. Aun cuando tenga preferencia de paso, ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones** si, previsiblemente, puede quedar detenido en ellos impidiendo u obstruyendo la circulación transversal.
- 3. El conductor que tenga detenido su vehículo en**<sup>1599</sup> **una intersección regulada por semáforo, constituyendo un obstáculo para la circulación** debe salir de aquella sin esperar a que se permita la circulación en la dirección que se propone tomar, siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás usuarios que avancen en el sentido permitido.

---

*muy atento de la posibilidad de que circule por un carril bici un ciclista ya que tiene preferencia. Por ello debería señalizarse el cruce siempre con la señal de peligro P-22 indicando la posible presencia de ciclistas.*

<sup>1594</sup> Una definición más precisa se conseguiría sustituyendo "en grupo" por "agrupados" ya que esta última definición indica con más claridad que circulan juntos. El artículo 64.g) del RGCir señala que los ciclistas tendrán prioridad de paso frente a los vehículos de motor: "Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta", con lo que tendrían preferencia también frente a los ciclomotores (el Reglamento UE 168/2013 los convirtió en vehículos de motor) y además si es un grupo muy estirado y no es una competición debería indicarse algo así como "y se vean ciclistas aproximándose", ya que, de no ser así, los conductores de vehículos a motor no sabrían si ya pasó todo el grupo y tendrían que seguir esperando por si acaso aparece algún ciclista rezagado.

<sup>1595</sup> Este art. está relacionado con el art. 64 RGCir dedicado a la prioridad de paso de ciclistas sobre los vehículos de motor. En su apartado c) este último artículo dispone que tienen prioridad los ciclistas: "Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta". Eso implica que el último ciclista del grupo seguiría teniendo preferencia, aunque en ese momento el semáforo se encontrase en fase roja. Por eso el TRLTSV o el RGCir debía definir con claridad lo que se entiende por grupo.

<sup>1596</sup> Es importante señalar que, salvo las excepciones que figuran en este artículo, todos los vehículos, sean o no de motor, tienen que respetar, entre ellos, las normas generales sobre preferencia.

<sup>1597</sup> Se autoriza a los ayuntamientos a que regulen la preferencia de los ciclistas frente a los vehículos de motor siempre que dicha regulación no contradiga el TRLTSV ni el RGCir.

<sup>1598</sup> Sería una infracción grave contemplada en el art. 76c) TRLTSV aproximarse, por ejemplo, a una glorieta a una velocidad excesiva y verse obligado a frenar bruscamente en su entrada provocando que un vehículo que circula por dentro de la glorieta se detenga por temor a una colisión.

<sup>1599</sup> Sería más correcto indicar "dentro de" ya que si está antes del semáforo posiblemente estaría detenido por una avería y entonces no podría cumplir este precepto.

## Artículo 27. Vehículos<sup>1600</sup> en servicios de urgencia<sup>1601</sup>.

Tienen preferencia de paso<sup>1602</sup> sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia<sup>1603</sup>, **cuando se hallen en servicio de tal carácter<sup>1604</sup>**, así

<sup>1600</sup> Este artículo quedó huérfano respecto al RGCir que los contempla en los artículos 67 al 70. Debiera titularse “Vehículos prioritarios y otros vehículos en servicio de urgencia” y aclarar mejor las similitudes y diferencias entre ambos.

El RGCir, en su art. 67, indica que los vehículos prioritarios en servicio de urgencia tienen prioridad de paso respecto a los otros vehículos y pueden ejercer ese derecho solo cuando lleven a cabo un servicio urgente, pero tienen que hacerlo siempre con la máxima precaución y respetando una serie de normas. Así que no deben vulnerar las señales de los semáforos ni la prioridad de paso en las intersecciones hasta cerciorarse de que:

- No ponen en peligro a peatones u otros usuarios de la vía.
- Los conductores de los demás vehículos se hayan detenido o están dispuestos a facilitar la marcha del vehículo prioritario.

Por otro lado, este tipo de vehículos deben llevar una instalación homologada de aparatos emisores de luces, así como de señales acústicas especiales.

También pueden circular por encima de los límites de velocidad, estando exentos de cumplir, aunque bajo su responsabilidad, con las normas de circulación contenidas en los Títulos II (circulación de vehículos), III (otras normas de circulación) y IV (señalización), salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento. Incluso el art. 68.1 les permite circular en sentido contrario por una autopista o autovía o dar marcha atrás en esas vías, siempre que no comprometan la seguridad de otros usuarios y lo hagan por el arcén y también pueden penetrar en la mediana o en los pasos transversales de éstas. Pero dado que el bien jurídico máximo a proteger siempre será la vida humana, en la persecución de un delincuente o en el traslado de una persona enferma o malherida a un centro sanitario no se pueden poner en peligro otras vidas. Por eso, el art. 67.2 RGCir exige un “uso ponderado” y la necesidad de adoptar “extraordinarias precauciones” y si no pudiese demostrar que actuó de ese modo incluso podría no ser una infracción administrativa sino que incluso podría tener consecuencias penales para el conductor, de acuerdo con los art. 379 (velocidad exagerada), 380 (temeridad manifiesta con peligro concreto para la vida de las personas), 381 (manifiesto desprecio a la vida de los demás) o incluso el 382 (resultado lesivo constitutivo de delito) del Código Penal.

<sup>1601</sup> Se olvidó el legislador de incluir a los agentes de la autoridad que circulan en bicicleta o que van a caballo ya que con esta redacción si van persiguiendo a alguien tendrían que detenerse en los semáforos al no ser considerados vehículos en servicios de urgencia ya que el artículo 68.2 del RGCir les exigen que lleven la señal V-1 y señales acústicas especiales. Las bicicletas de los agentes de tráfico para ser consideradas en este carácter tendrían que llevar señales acústicas y luminosas.

En Estados Unidos la policía utiliza en algunos aeropuertos y en diversas situaciones vehículos Segway con señales acústicas y luminosas para actuar en servicios de urgencia.

Véase: <https://www.youtube.com/watch?v=CsaE21-rokU>

<sup>1602</sup> La Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito de Uruguay especifica que no se puede seguir a un vehículo de emergencia, es decir, no se puede aprovechar que le van dejando paso para colarse detrás de él.

<sup>1603</sup> Podría preverse tal como sucede en la República Checa o en Alemania, que los conductores, en caso de congestión en una autopista causada por un accidente, estén obligados a arrimarse a los costados para dejar despejado un carril en el medio que permita la circulación de los vehículos prioritarios.

<sup>1604</sup> Si no están en servicio de urgencia, incluso los prioritarios, son considerados vehículos normales y por ejemplo la policía no puede alegar que estaba prestando simplemente servicio de seguridad ciudadana. No sería servicio de urgencia tampoco, llevarlo a cargar combustible, lavarlo o trasladarlo a un garaje. En estas circunstancias, el conductor, incluso el habitual, podría conducir con una tasa de alcohol en sangre igual o inferior a 0,5 g por litro, o de alcohol en aire espirado que no superase 0,25 mg por litro.

Algunos vehículos prioritarios cuando no están de servicio colocan por dentro del parabrisas un cartel con la leyenda “Fuera de Servicio” para evitar malos entendidos. Si lo lleva un mecánico a un taller debe poder demostrar que tiene una relación laboral con el taller.

Distinto es el caso de los taxis, de los vehículos destinados al transporte de pasajeros de más de 9 plazas o de mercancías con una MMA superior a 3.500 kg, ya que el RGCir en su art. 20 habla de “Cuando se trate de **vehículos...**” y un vehículo nunca pierde esa condición, que por otra parte viene reflejada en su tarjeta ITV. Eso implica que no importa la actividad que realice y sus conductores no pueden conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro.

Los agentes si denuncian a un taxista que va con su familia de vacaciones deberían hacerlo como si estuviese trabajando, aunque suelen tener en cuenta la circunstancias que concurren en estos casos, por eso sería

como los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera<sup>1605</sup>. Pueden circular por encima de los límites de velocidad establecidos y están exentos de cumplir otras normas o señales<sup>1606</sup>, en los términos que reglamentariamente se determine<sup>1607</sup>.

<sup>1608</sup> (Comportamiento de los demás conductores ante un vehículo prioritario).

---

adecuado que la Ley y el RGCir aclarasen aún más si debe hacerse una diferencia cuando se está “de servicio” o cuando se desempeña otra actividad.

<sup>1605</sup> Se supone que también si el auxilio es en una vía urbana. Aunque tengan prioridad de paso, esto no los convierte en vehículos prioritarios.

<sup>1606</sup> Este apartado final de este artículo, al no limitarse a los vehículos prioritarios, avala que los vehículos de mantenimiento y las grúas de auxilio, en servicio de urgencia, puedan circular por encima de los límites de velocidad establecidos y estén exentos de cumplir otras normas o señales.

El compendio de Instrucciones de la DGT, de 08.05.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114, señala que: “La prioridad de paso sólo alcanza al vehículo de auxilio en carretera que de forma cierta acuda a un servicio por haber sido requerido para ello. En caso de duda, los agentes requerirán a la grúa de auxilio en carretera (ahora vehículo de auxilio en vías públicas) que acredite que es quien verdaderamente ha sido llamada para realizar el servicio de auxilio”.

Pero, igualmente los vehículos prioritarios si no acuden de forma cierta a un servicio por haber sido requeridos para ello, haciendo uso de las señales acústicas y/o ópticas, o no respetando los límites de velocidad serían sancionados por una infracción grave tal como señala el artículo 68.2 RGCir”.

Además, los conductores de los vehículos prioritarios, tal como señala el art. 67.2 del RGCir: “... harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente...”

El término “ponderado” no clarifica demasiado y si bien los policías y los bomberos cuentan con un código deontológico que les permitiría interpretar lo que significa “ponderado”, no sucede lo mismo con los conductores de otros vehículos prioritarios ya que carecen de él. En otros países europeos figura que cuando crucen un semáforo en rojo, el conductor debe reducir la velocidad lo suficiente para ser capaz de detenerse ante cualquier vehículo que se cruce con él.

Y finalmente la redacción del compendio de instrucciones no deja de sorprender ya que los agentes deberían dirigirse al conductor de la grúa y no a la propia grúa.

<sup>1607</sup> Art. 67 al 70 RGCir. Se debe tener en cuenta que **un vehículo no prioritario en servicio de urgencia** tiene prioridad, pero sigue sin ser prioritario por lo que no puede instalar la señal V-1. El artículo 70 RGCir permite utilizar la bocina en forma intermitente, conectar la luz de emergencia, si se dispone de ella, o agitar un pañuelo o procedimiento similar.

El artículo 68 RGCir permite excepcionalmente circular en sentido contrario por el arcén de una autopista o autovía, pero no por otro tipo de vías.

Debemos tener presente que aunque dice “en los términos que reglamentariamente se determine”, el RGCir no cumple con su misión de aclarar y ampliar lo dispuesto en la Ley, ya que, si bien, en el art. 121.5) señala que “La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales” en el art. 67.1) permite que se **puedan dejar de cumplir** bajo la exclusiva responsabilidad de los conductores las normas de los títulos II, III (el art. 121 está en el Título III) y IV, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento”.

El artículo 6 del Real Decreto núm. 434/1988 (BOE núm. 112, de 10 de mayo) sobre reestructuración de la Casa de S. M. el Rey, dispone que la Guardia Real tendrá entre sus cometidos esenciales: “Proporcionar el servicio de guardia militar, rendir honores y dar escoltas solemnes a S.M. el Rey y a los miembros de Su Real Familia que se determinen, prestando análogos servicios a los jefes de Estado extranjeros cuando se ordene” pero no aclara si los vehículos de esas escoltas, que son militares, tienen el carácter de prioritarios. No es así en el Código de la Circulación ruso donde se indica que los vehículos de las grandes autoridades del estado, los de sus escoltas y los que escoltan a jefes de estado extranjero tienen carácter de prioritarios.

<sup>1608</sup> La Ley no se ocupa de este aspecto y aunque el RGCir tiene un artículo específico sobre este tema, el 69, en el que señala: “1. Tan pronto perciban las señales especiales que anuncian la proximidad de un vehículo prioritario, **los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso**, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso”, no aclara que sucede en el caso de que un conductor detenido en un semáforo se vea obligado a dejar el paso a un vehículo prioritario en servicio de urgencia. En el caso de que el sistema de foto-rojo registre una imagen con el coche saltándose el semáforo y le llegue automáticamente al domicilio del conductor una multa, éste tendrá éxito en su

<sup>1609</sup> (Vehículos no prioritarios en servicio de urgencia).

<sup>1610</sup> (Autorizaciones especiales para ciertos vehículos).

## Sección 4.<sup>a</sup> Incorporación a la circulación

### Artículo 28. Incorporación de vehículos a la circulación<sup>1611</sup>.

**El conductor de un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso<sup>1612</sup> a la misma, de sus zonas de servicio o de una propiedad colindante, que pretenda incorporarse a la circulación, debe cerciorarse de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios. Debe advertirlo con las señales obligatorias para estos casos y**

---

recurso si se aprecia el vehículo prioritario detrás. Si no es así debe solicitar la secuencia fotográfica posterior, y en ella se podrá observar que aquel vehículo se encontraba detrás.

<sup>1609</sup> De ellos sólo se ocupa el art. 70 RGCir. Permite a sus conductores tocar la bocina y conectar las luces de emergencia o bien agitar un pañuelo. El “Codice della Strada” italiano exceptúa a estos últimos vehículos de las limitaciones en el uso de la bocina del vehículo. El Reglamento de Circulación alemán exige que el circular deprisa implique más posibilidades de salvar la vida de la persona.

<sup>1610</sup> En España se permiten comportamientos que debieran regularse. En Alemania, el art. 35 StvO (Reglamento de Circulación) detalla que los vehículos que se utilicen en operaciones de vialidad invernal pueden circular por debajo de la velocidad mínima establecida en las autopistas, que los vehículos de limpieza urbana pueden circular por las aceras o que los vehículos de recogida de basuras pueden detenerse en lugares donde está prohibida la parada. Eso no significa que los demás vehículos tengan que apartarse para dejarlos pasar, ya que esa obligación sólo es exigible cuando se aproxima un vehículo provisto de sirena y luces azules.

También existen otras conductas que no tienen apoyo legal o reglamentario y que sin embargo se consienten y sería mejor que se incluyesen en la normativa de tráfico. En el estado federado australiano de Nueva Gales del Sur, en el art. 269.1 de su Código de Circulación, se establece: “Una persona no debe apearse, o salir de un vehículo en movimiento, a menos que dicha persona se dedique al reparto o la recogida de mercancías puerta a puerta o a la recolección de basura o desechos, y el vehículo no circule a más de 5 km/h”. Y en España es frecuente ver camiones de la basura que avanzan lentamente mientras los empleados de la limpieza van retirando y vaciando contenedores o arrojando bolsas de basura.

<sup>1611</sup> La redacción es confusa ya que, leyendo este artículo, incorporarse a otra vía parece que es lo mismo que incorporarse a la circulación y sin embargo un vehículo que accede a otra vía no se está incorporando a la circulación ya que está circulando e incluso si sólo encuentra un “ceda el paso” ni siquiera está obligado a detenerse con lo cual nunca dejaría de circular.

En las señales de peligro:

**P-1 Intersección con prioridad.** Peligro por la proximidad de una intersección con una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

**P-1 a. Intersección con prioridad sobre vía a la derecha.** Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la derecha, cuyos usuarios deben ceder el paso.

**P-1 b. Intersección con prioridad sobre vía a la izquierda.** Peligro por la proximidad de una intersección con una vía a la izquierda, cuyos usuarios deben ceder el paso.

**P-1 c. Intersección con prioridad sobre incorporación por la derecha.** Peligro por la proximidad de una incorporación por la derecha de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

**P-1 d. Intersección con prioridad sobre incorporación por la izquierda.** Peligro por la proximidad de una incorporación por la izquierda de una vía, cuyos usuarios deben ceder el paso.

Se diferencia entre las señales P-1, P-1a y P-1b y las señales P-1c y P-1d, ya que, si encuentra en su camino las primeras, el conductor no tiene obligación de facilitar la incorporación de los vehículos que acceden a la vía prioritaria y, sin embargo, en las segundas, **debe facilitar la incorporación** en la medida de lo posible.

<sup>1612</sup> Es importante que la Ley incluya en su Anexo I la definición de lo que es una vía de acceso ya que si no cualquier vía que se encuentre con otra sería una vía de acceso. Aunque no existe ese término literalmente en el apartado 9.1 de la Norma 3.1 IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, si encontramos la definición de “Acceso directo” o simplemente “acceso” a una carretera: “La entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier vía o tramo de vía que **no tenga** la consideración de carretera”.

ceder el paso a los otros vehículos, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos.

Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor debe incorporarse a aquélla a la velocidad adecuada.

### Artículo 29. Conducción de vehículos en tramo de incorporación.

Con independencia de la obligación del conductor del vehículo que se incorpore a la circulación de cumplir las prescripciones del artículo anterior, **los demás conductores facilitarán, en la medida de lo posible**<sup>1613</sup>, dicha maniobra, especialmente si se trata de un **vehículo de transporte colectivo de viajeros** que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada.

<sup>1614</sup> (Inserción en cremallera).

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

#### Artículo 30. Cambios de vía, calzada y carril.

1. El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para incorporarse a otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, debe advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo<sup>1615</sup> y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permiten efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla de no darse estas

---

<sup>1613</sup> Aunque parece que el TRLTSV se limita a recomendar en lugar de obligar, dando a entender que la educación vial también puede ser de utilidad para favorecer la convivencia en la vía de los distintos usuarios, el artículo 73.2) del RGCir indica que, en poblado, un conductor **está obligado** a facilitar la incorporación a la circulación de un autobús desde su parada deteniéndose, si fuera necesario, para facilitar esa maniobra.

En Estados Unidos, en numerosos estados, es obligatorio detenerse al ver (en cualquiera sentido) un autobús escolar que está parado mientras suben o bajan estudiantes.

<sup>1614</sup> El art. 7.4 del Reglamento alemán de Circulación (StVO) prevé que si en una carretera con varios carriles para un sentido, en uno de los carriles deja de ser posible continuar circulando, los vehículos pueden cambiar al carril contiguo inmediatamente antes de que la calzada se estreche de forma que les permita insertarse en el tráfico turnándose alternativamente con los vehículos que circulan en el carril que mantiene el tráfico continuo (inserción en cremallera). Al estar esto previsto reglamentariamente se facilita la convivencia entre los conductores y las situaciones desagradables que se producen cuando un conductor trata de forzar la entrada en el otro carril o hay otros que impiden por cualquier medio que penetre.

<sup>1615</sup> Todos los días se producen colisiones en las glorietas, porque algún vehículo que circula por el carril izquierdo decide abandonar la glorieta desde aquel carril cruzando el carril derecho sin respetar la prioridad del vehículo que circulaba por el ese carril y colisionando con él (coloquialmente se conoce como "hachazo").

En esos casos el conductor que pretende salir de la glorieta no debe detenerse dentro obstaculizando la circulación de los vehículos que lo siguen y debe volver a dar una vuelta completa al anillo central.

circunstancias. También debe abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda<sup>1616</sup> y no exista visibilidad suficiente<sup>1617</sup>.

2. Toda maniobra de desplazamiento lateral que implique cambio de carril, deberá llevarse a efecto respetando la prioridad del que circule<sup>1618</sup> por el carril que se pretende ocupar.
3. Reglamentariamente<sup>1619</sup>, se establecerá la manera de efectuar las maniobras necesarias para los distintos supuestos de cambio de dirección.

## Artículo 31. Cambios de sentido.

1. **El conductor de un vehículo que pretenda invertir el sentido de su marcha debe elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que intercepte la vía el menor tiempo posible<sup>1620</sup>, advertir con la antelación suficiente su propósito con las señales**

<sup>1616</sup> La maniobra de giro a la izquierda en una carretera exige la máxima precaución en su realización por el peligro que entraña un desplazamiento transversal frente al desarrollo longitudinal propio de la circulación. Si existe una caravana de vehículos en una vía con una sola calzada con un carril para cada sentido puede ocurrir que el primer vehículo esté efectuando el giro a la izquierda y otro, en ese momento, se proponga adelantar a varios y colisione con el primero. Al haber dos maniobras concurrentes, giro a la izquierda y adelantamiento los tribunales suelen dar la razón a quien hubiera empezado la maniobra, siempre que la hubiese señalado correctamente, aunque a veces lo difícil es determinar quién inició la maniobra y existe también la circunstancia de que el segundo vehículo puede observar que el primero inició la maniobra, pero los demás pueden no percibir la señalización precisamente porque son tapados por aquel.

<sup>1617</sup> Debiera decir "visibilidad a lo lejos suficiente",

<sup>1618</sup> Hubiera sido conveniente que dijese "circule a una distancia máxima de ... metros" ya que no sabemos a qué distancia puede estar circulando para que pueda mantener su prioridad.

Lo que es importante recalcar es que poner el intermitente no da prioridad de por sí al vehículo que quiere hacer un desplazamiento lateral.

<sup>1619</sup> Art. 75 RGCir. Colocación del vehículo para efectuar adecuadamente el cambio de dirección:

- a) A la derecha: ceñirse todo lo que se pueda al borde derecho de la calzada.
- b) A la izquierda en calzadas de sentido único: ceñirse todo lo posible al borde izquierdo de la calzada.
- c) A la izquierda en calzadas de doble sentido: ceñirse todo lo posible a la marca vial longitudinal o, si ésta no existe, al eje de la calzada, sin invadir la zona destinada al sentido contrario.
- d) A la izquierda en calzadas de doble sentido y tres carriles separados por líneas longitudinales discontinuas: colocarse en el carril central.
- e) A la izquierda en una intersección: se dejará a la izquierda el centro de la intersección, a no ser que ésta esté acondicionada o señalizada para dejarlo a su derecha.

El art. 76 RGCir establece:

1. Si, por las dimensiones del vehículo o por otras circunstancias que lo justificaran, no fuera posible realizar el cambio de dirección con estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo anterior, el conductor deberá adoptar las precauciones necesarias para evitar todo peligro al llevarlo a cabo.

2. En vías interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existe un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, deberán situarse a la derecha, fuera de la calzada siempre que sea posible, e iniciarlo desde ese lugar".

Y aquí vemos que los ciclos y ciclomotores no pueden situarse en el arcén para iniciar desde allí el cambio de dirección, ya que el RGCir sólo permite hacerlo desde un carril especialmente acondicionado para ese giro.

<sup>1620</sup> Habla de "el menor tiempo posible" y eso se refiere a poder hacerlo en una sola maniobra, pero dado que muchas veces no es posible, eso no implica que prohíba la marcha atrás si con ello se facilita el cambio de sentido. La Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 en la que se basa buena parte del TRLTSV, ya que así los dispone la Ley de Bases de 1989 todavía vigente, aunque no haya sido ratificada por España, establece en su art. 14.2): "Todo conductor que desee dar media vuelta o marchar hacia atrás, no comenzará a ejecutar esta maniobra hasta después de haberse cerciorado de que puede hacerlo sin poner en peligro a los usuarios de la vía o constituir un obstáculo para ellos". Vemos de nuevo que no prohíbe la marcha atrás si no se pone en peligro a otros usuarios o se les molesta.

El RGCond exige en su Anexo V dedicado a las pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones, en su apartado B.3) que **los solicitantes del permiso B** deben saber realizar la maniobra H que consiste en efectuar un "cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia

**preceptivas y cerciorarse de que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la misma.**

En caso de que no concurren estas circunstancias, debe abstenerse de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla.

Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, **debe salir de la misma por su lado derecho**, si fuera posible<sup>1621</sup>, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo.

- 2. Se prohíbe efectuar el cambio de sentido en toda situación que impida comprobar las circunstancias a que alude el apartado anterior, en los pasos a nivel<sup>1622</sup> y en los tramos de vía afectados por la señal túnel, así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto, y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento<sup>1623</sup>, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.**

## **Artículo 32. Marcha atrás.**

- 1. Se prohíbe circular marcha atrás**, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante<sup>1624</sup> ni cambiar de dirección o sentido de marcha<sup>1625</sup>, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y **siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.**

---

**atrás, en espacio limitado”** con lo que queda claro que se puede hacer la marcha atrás en este tipo de maniobra ya que no tendría sentido que se obligase a conocer y practicar algo que luego estuviese prohibido.

Tal vez, la creencia de que está prohibida la marcha atrás en el cambio de sentido provenga de que en el art. 115 del Código de la Circulación de 1934, existía esa prohibición.

<sup>1621</sup> El Art. 78.1) del RGCir no detalla más esto, con lo cual nos encontramos con la posibilidad de que no exista arcén y no pueda salir por su lado derecho. Por ello debiera añadir "y si no fuera posible deberá seguir circulando hasta otro lugar que resulte adecuado para la realización de la maniobra".

<sup>1622</sup> En este punto, a diferencia del siguiente, referido a los túneles, no indica: "afectados por la señal (de paso a nivel)" por lo que la prohibición sería únicamente dentro del propio paso a nivel.

<sup>1623</sup> El art. 79.1) del RGCir prohíbe el cambio de sentido, entre otros lugares "... en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento" y el 87c..3º) RGCir permite el adelantamiento cuando "la calzada en que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique". Por lo que si se pasa un semáforo en verde (los semáforos son señales) se puede cambiar de sentido en la intersección siempre que las circunstancias del tráfico no lo impidan.

<sup>1624</sup> En algunos países, como sucede en Argentina, se aclara que se permite la marcha atrás para entrar o salir de un garaje, cuando no hay otra posibilidad.

<sup>1625</sup> Aquí habla de "circular marcha atrás" y este término no equivale a "realizar la maniobra de marcha atrás" por lo que debiera redactarse mejor este apartado. Aquí de nuevo permite circular marcha atrás, aunque lentamente, recorriendo el espacio mínimo posible y procurando que no existan riesgos.

Es llamativo que el art. 109.b) RGCir no permita señalar con el brazo la maniobra de marcha atrás si se dispone de la luz de marcha atrás y sin embargo el apartado c) del mismo artículo si permite poder utilizar indistintamente el brazo o las luces de frenado, sin que contemple la posibilidad de utilizar al mismo tiempo las luces de frenado y el brazo.

Aunque hay polémica sobre si se puede complementar la maniobra de cambio de sentido utilizando la marcha atrás, el Reglamento General de Conductores exige en su Anexo V dedicado a las pruebas a realizar por los solicitantes de las distintas autorizaciones, en su apartado B.3) que los solicitantes del permiso B deben saber realizar la maniobra H que consiste en efectuar un "cambio de sentido de la marcha utilizando las velocidades hacia adelante y hacia atrás, en espacio limitado" con lo que queda claro que se puede hacer la marcha atrás en este tipo de maniobra ya que no tendría sentido que se obligase a conocer y practicar algo que luego estuviese prohibido.

**2. La maniobra de marcha atrás debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas<sup>1626</sup> y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que, por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.**

**3. Se prohíbe la maniobra de marcha atrás<sup>1627</sup> en autovías y autopistas<sup>1628 1629</sup>.**

<sup>1630</sup> (Dejar caer el vehículo hacia atrás).

## Sección 6.<sup>a</sup> Adelantamiento

### Artículo 33. Normas generales.

---

<sup>1626</sup> Debiera permitirse que todos los camiones pudieran instalar dispositivos acústicos, que se pusieran en funcionamiento de modo automático al ir marcha atrás. Actualmente sólo los equipos de trabajo y los autobuses escolares cuentan con la obligación de disponer de ellos. Aunque en el caso de la maquinaria de trabajo, el Anexo I, apartado 2g) del Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, dispone: "Los equipos de trabajo que por su movilidad o por la de las cargas que desplacen puedan suponer un riesgo, en las condiciones de uso previstas, para la seguridad de los trabajadores situados en sus proximidades, deberán ir provistos de una señalización acústica de advertencia". Vemos que en ningún momento menciona nada sobre la marcha atrás, aunque muchas máquinas incluyan de serie el dispositivo acústico para indicar que se está circulando hacia atrás. Por eso nada impide utilizar, por ejemplo, el claxon de la máquina; y siempre que así sea necesario (no es una obligación permanente).

<sup>1627</sup> El que señale específicamente que no se puede dar marcha atrás en autovías y autopistas implica que sí se puede hacer en el resto de vías, por ejemplo, para estacionar.

<sup>1628</sup> Se puede sancionar el dar marcha atrás en una autopista de peaje para cambiar de carril, al entrar por equivocación en una cabina de telepeaje o al comprobar que no se lleva efectivo, etc. En esos casos el conductor debe esperar a que venga personal de la autopista a solucionar la situación.

<sup>1629</sup> Serán objeto de denuncia los casos de cambio de sentido o de marcha atrás realizadas sin apoyo o contra las indicaciones del personal de la empresa concesionaria, realizados con el fin de eludir el abono del peaje.

<sup>1630</sup> Ni el TRLSV ni el RGCir contemplan la posibilidad de dejar deslizar el vehículo hacia atrás. En ese caso el que realice esta maniobra es responsable de los daños que pueda ocasionar, sin embargo, en una pendiente ascendente el conductor del vehículo que está detrás debe dejar una distancia de seguridad razonable.

1. En todas las carreteras<sup>1631</sup>, como norma general, **el adelantamiento debe efectuarse por la izquierda del vehículo**<sup>1632</sup> **que se pretenda adelantar**<sup>1633</sup>.
2. Por excepción, y **si existe espacio suficiente para ello**, el adelantamiento se efectuará por la derecha y adoptando las máximas precauciones, cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando<sup>1634</sup> claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar<sup>1635</sup> en ese lado, así como en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.

---

<sup>1631</sup> Es decir, también en autovías y autopistas. En esos casos si un conductor ocupa el carril de la izquierda se le debe avisar con las luces o las señales acústicas para que circule por el carril de la derecha, pero no se le debe adelantar por ese lado.

El vehículo que se mantiene en un carril dificultando el adelantamiento a otros comete una infracción grave contemplada en el art. 76.c) del TRLTSV. Si circulase además a menos de la velocidad mínima permitida estaría también obstaculizando la circulación y también sería denunciado por el art. 76.a) del TRLTSV.

<sup>1632</sup> El contenido de estos dos primeros apartados se repite en el art. 82 RGCir, que se ocupa de los adelantamientos por la izquierda. Lo llamativo es que no figura el término "carril" y pareciera que una motocicleta o un ciclo pueden serpentear entre los vehículos cuando una vía está saturada.

Aunque el art. 85.5) RGCir obliga a los conductores de vehículos de dos ruedas que pretendan adelantar fuera de poblado a otro cualquiera a hacerlo de forma que entre aquél y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros, si el tráfico está detenido y una motocicleta rebasa a otro vehículo no se está produciendo un adelantamiento y entonces no se exigiría esa distancia lateral. Si los otros vehículos estuvieran en movimiento, aunque fuera a muy baja velocidad, en caso de accidente, no habiendo respetado esta distancia, la compañía de seguros tratará de evitar pagar los posibles daños que puedan originarse.

El "Codice della Strada" italiano en su art. 143.2) señala que los vehículos deben utilizar el carril que esté más libre a su derecha y que el carril o carriles situados a la izquierda están reservados para los adelantamientos, con lo que los vehículos de dos ruedas que adelantan tendrían que hacerlo por el carril de la izquierda.

La página <https://kslnewsradio.com>, de fecha 28.03.2019 informa que el estado federal norteamericano de Utah ha legalizado el que las motocicletas puedan filtrarse entre los demás automóviles. Tiene algunas limitaciones: a) no pueden hacerlo a más de 15 millas por hora; b) la velocidad genérica de la vía no puede ser superior a 45 millas por hora y c) que el tráfico automovilístico esté totalmente detenido. También comenta que una ley similar fue aprobada en California y que de acuerdo con la revista "Road and Track", en 2017 descendió en un 30% el número de motociclistas fallecidos.

<sup>1633</sup> Muchas veces se observan vehículos que circulan por el carril de la izquierda en las vías con más de un carril en cada sentido de la circulación y que lo hacen a una velocidad inferior a la máxima permitida, lo que hace que muchos conductores traten de adelantar por la derecha. En este caso ambos vehículos estarían cometiendo una infracción. El que circula por el carril izquierdo por impedir el adelantamiento y el de derecha por tratar de adelantar por el carril derecho. Por eso el vehículo que pretende adelantar debe situarse en el carril de la izquierda y advertir mediante señales acústicas u ópticas al que circula inadecuadamente por el carril izquierdo para que se desplace a la derecha y permita ser adelantado.

<sup>1634</sup> Y "esté todavía en movimiento" ya que de lo contrario no sería propiamente un adelantamiento.

<sup>1635</sup> Debía haber añadido "o estacionar".

Cuando un vehículo adelanta por la derecha, en el sentido de su marcha, a otro que va a girar a la izquierda, puede utilizar todo el espacio existente (lo que este artículo denomina espacio suficiente) de la carretera, y eso incluye el arcén y hasta la berma si fuera preciso, para efectuar el adelantamiento. También el art. 78.1) del RGCir especifica que un vehículo que quiere girar a la izquierda puede situarse en el arcén de su derecha si observa que con su maniobra puede producir una congestión de tráfico y esperar desde allí el momento oportuno para efectuar la maniobra.

Recordemos además que el art. 37 TRLTSV que se ocupa de las prohibiciones de adelantamientos, no prohíbe adelantar utilizando el arcén.

No se podría aplicar el art. 38 TRLTSV que habla de "rebasamiento", ya que el vehículo no podría ser "rebasado" por la izquierda ocupando para ello el carril del sentido contrario, ya que el vehículo que quiere girar a la izquierda no estaría "inmovilizado" sino "detenido" y el TRLTSV diferencia siempre ambos conceptos y les aplica un tratamiento diferente.

3. Reglamentariamente<sup>1636</sup> se establecerán otras posibles excepciones<sup>1637</sup> a la norma general señalada en el apartado 1 y particularidades de la maniobra de adelantamiento en función de las características de la vía<sup>1638</sup>.

### Artículo 34. Precauciones previas.

1. **Antes de iniciar un adelantamiento** que requiera desplazamiento lateral, el conductor que se proponga adelantar **debe: advertirlo con suficiente antelación**, con las señales preceptivas<sup>1639</sup>, y **comprobar que en el carril que pretende utilizar para el adelantamiento, existe espacio libre suficiente** para que la maniobra no ponga en peligro ni entorpezca a quienes circulen en sentido contrario, teniendo en cuenta la velocidad propia y la de los demás usuarios afectados. En caso contrario, deberá abstenerse de efectuarla.

<sup>1636</sup> La Ley debiera aclarar lo que es el "rebasamiento". El art. 38 del TRLTSV utiliza "rebasar" para indicar que consiste en la acción de sobrepasar a un vehículo inmovilizado y el art. 88 RGCir incluye el supuesto anterior y añade el rebasamiento a obstáculos en el camino, aunque sea necesario utilizar, en ambos casos, parte del sentido contrario.

Por otra parte, el artículo 88 del RGCir también señala: "cuando esté prohibido el adelantamiento", es decir, el rebasamiento no es una variante del adelantamiento, es algo distinto, ya que el adelantamiento siempre exige que ambos vehículos se encuentren en movimiento, y resulta extraño que el reglamento desarrolle una actuación no prevista en el TRLTSV.

Nos encontramos además con los vehículos agrícolas que circulan a un máximo de 40 km/h con la señal V-2 y esa señal está prevista para vehículos-obstáculos en la vía y esa condición de obstáculo podría hacernos pensar que pueden ser rebasados, pero no es así ya que están en movimiento y no está contemplada la excepción de estos vehículos entre los usuarios que pueden ser adelantados.

Igualmente debiera tener en cuenta el "sobrepaso" que se produce cuando, por ejemplo, un autobús que circula por un carril-bus va más rápido que aquellos vehículos que circulan por los carriles normales ya que tampoco se produce "un adelantamiento por la derecha".

Lo mismo ocurre cuando la densidad de la circulación es tal que los vehículos ocupan toda la anchura de la calzada y sólo pueden circular a una velocidad que depende de la del que los precede en su carril. Ese hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no se considerado como un adelantamiento y entonces debe considerarse también un "sobrepaso".

<sup>1637</sup> El RGCir en el artículo 82.3 añade una segunda excepción ya que indica que "**Dentro de los poblados**, en las calzadas que tengan por lo menos, dos carriles reservados a la circulación en el mismo sentido de la marcha, delimitados por marcas longitudinales, **se permite el adelantamiento por la derecha** a condición de que el conductor del vehículo que lo efectúe se cerciore previamente de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios".

Existen otras situaciones que no se consideran adelantamientos, como son: circular más rápido por un carril de incorporación a una autovía o autopista que alguno de los vehículos que circulan por ellas; cuando se da una situación similar en carriles de trenzado; cuando circulan a más velocidad los vehículos de un carril situado a la derecha de otro en vías muy saturadas o cuando circulan determinados vehículos más rápido por los carriles reservados para ellos que el resto de los vehículos que van por los carriles ordinarios (Artículos 83 y 85 del RGCir).

El art. 87.1.c) RGCir permite el adelantamiento en una intersección o en sus proximidades:

- 1º) Cuando se trate de una plaza de circulación giratoria o glorieta.
- 2º) Cuando el adelantamiento deba efectuarse por la derecha, porque el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado, así como, en las vías con circulación en ambos sentidos, a los tranvías que marchen por la zona central.
- 3º) La calzada en el que se realice goce de prioridad en la intersección y haya señal expresa que lo indique.
- 4º) El adelantamiento se realice a vehículo de dos ruedas.

<sup>1638</sup> Este apartado está desarrollado en los art. 82 y 83 del RGCir. El incumplimiento de este precepto constituye infracción grave según el artículo 76c) del TRLTSV.

<sup>1639</sup> Son los indicadores de dirección (art. 109 RGCir), y en algunas ocasiones se pueden utilizar ráfagas largas o cortas, o señales acústicas. (art. 109 y 110 RGCir).

El art. 5 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) aclara que si se utilizan ráfagas largas no se debe deslumbrar a los vehículos que se aproximan en el otro sentido.

2. También deberá cerciorarse de que el conductor del vehículo que le precede en el mismo carril no ha indicado su propósito de iniciar el adelantamiento, en cuyo caso debe respetar la preferencia que le asiste. No obstante, si después de un tiempo prudencial, el conductor del citado vehículo no la ejerciera, podrá iniciar la maniobra de adelantamiento, **advirtiéndole previamente con señal acústica u óptica.**
3. Asimismo, debe asegurarse de que no se ha iniciado la maniobra de adelantar a su vehículo por parte de ningún conductor que le siga por el mismo carril, y de que<sup>1640</sup> dispone de espacio suficiente para volver a su carril cuando termine el adelantamiento.
4. **No se considera adelantamiento** a efectos de estas normas **los realizados entre ciclistas que circulen en grupo.**

### Artículo 35. Ejecución.

1. **Durante la ejecución del adelantamiento<sup>1641</sup>, el conductor que lo efectúe debe llevar su vehículo a una velocidad notoriamente superior<sup>1642</sup> a la del que pretende adelantar<sup>1643</sup> y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad.**
2. **Si después de iniciar la maniobra de adelantamiento advirtiera que se producen circunstancias que puedan hacer difícil la finalización del mismo sin provocar riesgos, reducirá rápidamente su marcha y volverá de nuevo a su carril<sup>1644</sup>, advirtiéndolo a los que le siguen<sup>1645</sup> con las señales preceptivas.**
3. **El conductor del vehículo que ha efectuado el adelantamiento debe volver a su carril tan pronto como le sea posible<sup>1646</sup> y de modo gradual, sin obligar<sup>1647</sup> a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad<sup>1648</sup> y advirtiéndolo a través de las señales preceptivas.**

---

<sup>1640</sup>La redacción de la parte final del punto 3) quedaría mejor así: "... de que, este último, va a disponer de espacio suficiente para volver al carril por el que circulaba cuando termine el adelantamiento".

<sup>1641</sup> No está bien redactado este apartado ya que es una contradicción que señale que se está ejecutando el adelantamiento y luego diga que "pretende adelantar". Un texto mejor sería: "Durante la ejecución de la maniobra de adelantamiento, el conductor que pretende adelantar aumentará notoriamente su velocidad respecto del vehículo que va a ser adelantado y seguidamente mientras se mantenga adelantando en paralelo con el vehículo adelantado dejará entre ambos..."

<sup>1642</sup> La Ley no ha querido precisar cuál es esa velocidad. En Alemania, se exige que la velocidad debe ser, al menos, un 10% superior por parte del vehículo que adelanta sobre el vehículo adelantado. El Tribunal Regional Superior de Zweibrücken, en una sentencia de fecha 16.11.2009 (Caso 1SsRs 45/09), estableció que circular 10 km/h por encima de la velocidad del vehículo adelantado, era una velocidad aceptable.

<sup>1643</sup> Este punto señala con claridad que para que se produzca un adelantamiento, tanto el vehículo que adelanta como el adelantado tienen que encontrarse en movimiento.

<sup>1644</sup> Mejor quedaría si señalase: "al carril por el que circulaba".

<sup>1645</sup> Al adelantar, normalmente, no lo sigue propiamente ningún vehículo por eso estaría mejor que dijese: "advirtiéndolo al vehículo que pretendía adelantar y a los que siguen a este último con las señales preceptivas".

<sup>1646</sup> En Alemania el Tribunal Regional de Han, en una sentencia de 29.10.2008 (Caso 4Ss Oi 629/08) estableció que la duración del adelantamiento no debía en ningún caso superar los 45 segundos.

<sup>1647</sup> Una redacción más apropiada sería: "sin obligar a los otros conductores a modificar notoriamente su trayectoria o velocidad" ya que en la mayoría de los casos los conductores de los otros vehículos que circulan próximos por el carril al que se va a reincorporar van a adaptar, aunque sea ligeramente, su velocidad.

<sup>1648</sup> Si obligase a otros usuarios a modificar su trayectoria o velocidad de forma importante podría ser denunciado por conducción temeraria.

4. El conductor de un **vehículo** que pretenda realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor<sup>1649</sup>, o conjunto de ellos<sup>1650</sup>, debe realizarlo ocupando parte o la totalidad<sup>1651</sup> del carril contiguo o contrario<sup>1652</sup>, en su caso, de la calzada<sup>1653</sup> y guardando una anchura de seguridad<sup>1654</sup> de al menos 1,5 metros<sup>1655</sup>, **salvo cuando la calzada cuente**

<sup>1649</sup> El art. 83.3 RGCir, señala: “En todo tramo de vía en que existan ... partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, **tampoco se considerará adelantamiento** el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa”. Es decir, si el ciclo o ciclomotor circulan por el arcén, el sobrepasarlos no supone que se les esté adelantando.

Existe un escrito de la DGT de 30.05.2005 que dice que sí se considera adelantamiento cuando un vehículo que circula por el carril de la derecha adelanta a un ciclo o ciclomotor que circula por el arcén.

<sup>1650</sup> Parece referirse a más de un ciclo o de un ciclomotor, pero no está del todo claro, ya que la definición núm. 24 del Anexo I TRLTSV dice que un conjunto de vehículos puede ser un vehículo articulado o un tren de carretera y los ciclos y los ciclomotores pueden llevar remolque y, por ello, podría referirse “a un ciclo o ciclomotor incluso cuando lleven remolque”.

Es llamativo que no se hayan corregido las redacciones contradictorias entre el RGCir. Veamos las que se refieren al adelantamiento de ciertos vehículos:

a) Art. 85.4) RGCir. **Es obligatorio (coincide en la obligación con lo dispuesto en el art. 35.4 TRLTSV)** ocupar parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o vehículos de dos ruedas (**es decir, incluidas las motocicletas**) o de tracción animal. No indica la velocidad a la que pueden estar circulando.

b) Art. 88.1) RGCir. **Se puede** (es decir, no es obligatorio) adelantar (no indica que tenga que ser fuera de poblado, pero sí que sea un tramo de vía en el que esté prohibido adelantar) a peatones, animales, vehículos de tracción animal, bicicletas, ciclos y ciclomotores (**es decir, están excluidas las motocicletas**). Indica que se puede efectuar el adelantamiento cuando circulen despacio.

<sup>1651</sup> En Francia, han optado por una solución intermedia y permiten ocupar el carril contrario, pero sólo con dos de las cuatro ruedas del vehículo.

<sup>1652</sup> No existe el término “carril contrario” sino “carril de sentido contrario”.

<sup>1653</sup> Es curioso que **obligue a ocupar el carril contiguo o contrario, con lo cual quiere dar a entender que “el contiguo” tiene su mismo sentido de marcha y “el contrario” implica diferente sentido de marcha, aunque contiguo, al significar, según el DEL, “que está tocando otra cosa” también podría ser el carril contrario.** Este punto 4 impide al conductor de una motocicleta (no olvidemos que también es un automóvil) que adelanta a un ciclo o ciclomotor, aunque mantenga con cualquiera de ellos una separación de 1,5 m, que pueda mantenerse en su carril, ya que lo obliga a ocupar una parte o la totalidad del carril más próximo situado a su izquierda, aunque sea de sentido contrario.

El art. 85.4 del RGCir vuelve a insistir en esta obligación: “Cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales o **a vehículos de dos ruedas** o de tracción animal, **se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo** de la calzada”, no aclarando si “contiguo” significa el mismo sentido de circulación o se aplica también a un carril con diferente sentido.

El art. 88.1 del RGCir, al igual que el 38 TRLTSV, **permite, pero no obliga** a ocupar el sentido contrario para adelantar, entre otros, a bicicletas, ciclos y ciclomotores al señalar: “aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario”. Y aquí se produce una contradicción con el art. 167 RGCir, ya que éste, al definir lo que es una “marca longitudinal continua” indica que “ningún conductor con su vehículo o animal debe atravesarla ni circular con su vehículo sobre ella ni, cuando la marca separe los dos sentidos de circulación, circular por la izquierda de aquélla y que una marca longitudinal constituida por dos líneas continuas adosadas tiene el mismo significado”. Es decir, se han olvidado de poner en la definición que puede atravesarse, según lo dispuesto en los art. 85.4 y 88.1 RGCir.

<sup>1654</sup> En el art. 85.4) del RGCir se sustituye “anchura de seguridad” por “separación lateral”.

<sup>1655</sup> Se puede apreciar como en este apartado la Ley sólo presta atención a los ciclistas y ciclomotoristas mientras que el RGCir en su art. 85.4) incluye también a las motocicletas, a los peatones, a los animales y a los vehículos de tracción animal. El TRLTSV debiera haber señalado que reglamentariamente se podrían incluir otros usuarios. El RGCir al referirse al adelantamiento de peatones fuera de poblado no tiene en cuenta que estos deben circular por la izquierda de frente a los vehículos y más que un adelantamiento sería un “sobrepasamiento”.

Dado que no son sólo los ciclistas los beneficiarios de esta separación lateral de seguridad no debieran existir señales sólo dedicadas a ellos.

El TRLTSV **al no diferenciar entre vías urbanas e interurbanas**, a diferencia del art. 85.4 del RGCir que **se limita a las vías fuera de poblado**, obliga a mantener la separación de 1,5 m en todo tipo de vías, aunque en poblado muchas veces no se produzcan propiamente adelantamientos, al ir la corriente circulatoria por un carril más rápido que por otro.

**con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril. Queda prohibido<sup>1656</sup> adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si estos ciclistas circulan por el arcén<sup>1657</sup>.**

<sup>1658</sup> (Otros adelantamientos).

---

*Esta contradicción entre ley y reglamento que debiera saldarse en favor de la ley es objeto de una interpretación de la DGT un tanto forzada. Así, en una circular del Jefe de la Unidad de Ordenación Normativa, de 17 de julio de 2015, señala que “Visto que la regulación contenida en la Ley no es coincidente con la que se recoge en el texto reglamentario, **debe concluirse que la separación lateral de seguridad de 1,5 metros es aplicable cuando el adelantamiento se realiza tanto en vías urbanas como interurbanas.** No obstante, debe tenerse muy en cuenta que, **en vías urbanas se producen muchos supuestos de circulación en los que no opera esta regla por no tratarse técnicamente de adelantamientos, siendo el ejemplo más claro los supuestos en los que la calzada dispone de dos o más carriles de circulación por sentido, pues en estos casos cada usuario circula por su carril sin atender a la regla de separación lateral citada”.***

*La DGT reconoce en un escrito de 09.03.2016 dirigido a la Confederación Española de Autoescuelas (CNAE) que se debe en el futuro reformar este texto para evitar posibles equívocos.*

*En ciudad los ciclistas deben circular por el centro del carril para evitar golpear una puerta que se abre en un vehículo, para ver mejor la irrupción de peatones en la calzada y para que los conductores al adelantarles lo hagan manteniendo la separación lateral de seguridad de 1,5 m.*

*Esta obligación de mantener una distancia lateral de seguridad con los ciclistas es muy antigua en nuestra legislación y era aún más exigente. El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 disponía en su art. 70 que “Cuando un vehículo cualquiera haya de adelantar o cruzarse con bicicletas o motocicletas, lo hará de suerte que entre estos últimos y las partes más salientes del vehículo quede un espacio no inferior a dos metros” y una redacción semejante se mantuvo en el Código de la Circulación de 1934, donde establecía en su artículo 31. “El adelantamiento o cruce con bicicletas o motocicletas, se hará de suerte que entre éstas y las partes más salientes del vehículo que adelante o se cruce con ellas quede un espacio no inferior a dos metros”.*

*Se están introduciendo novedosos sistemas para mejorar la visibilidad de los ciclistas. Así, el periódico “El País” en su edición de 6 de febrero de 2017, informa que en Nueva York se está popularizando un sistema que proyecta una imagen laser del icono de una bicicleta sobre el asfalto 6 metros por delante de la propia bicicleta con lo que en los cruces un conductor podrá percibir con más anticipación su presencia.*

*También la empresa “brainy bike lights” está tratando de que se popularicen en las bicicletas delante y detrás un marco que contiene la silueta iluminada de una bicicleta, blanca delante y roja detrás, ya que estos símbolos son mucho mejor reconocidos por otros usuarios y son visibles desde más lejos.*

*Por otra parte, se está popularizando, entre los ciclistas, llevar cámaras adosadas al casco, lo que en caso de accidente puede ayudar a conocer la responsabilidad de cada interviniente, pero no están autorizadas por la Ley de Protección de Datos y al no estar garantizada la fiabilidad de la cámara y carecer de permiso judicial, las pruebas obtenidas no serían válidas.*

*Sin embargo, la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD), parece dejar un resquicio a la legalidad en base a “si existe un interés legítimo perseguido por el responsable del tratamiento (...) que prevalezca sobre el interés o los derechos y libertades fundamentales del interesado”. Es decir, acepta que pueda prevalecer el interés del que graba para obtener pruebas de infracciones de tráfico sobre el derecho a la privacidad de la otra parte. En cualquier caso, requiere que sea proporcional ya que no es lo mismo grabar un tramo que estar grabando continuamente y tampoco es lo mismo filmar al que va delante que grabar todo el campo visual.*

*Una sentencia del 15 de mayo de 2018 de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo Federal de Alemania permite la filmación mediante una video cámara si no se hace de forma permanente e indiscriminada.*

*En aquel país se amplió, en 2020, a 2 m la separación lateral cuando un automovilista se cruza con un niño en bicicleta o la bicicleta lleva un remolque con niños.*

<sup>1656</sup> El art. 85.4 RGCir sustituye “prohibido” por “expresamente prohibido” lo que no tiene mucho sentido ya que todas las prohibiciones son “expresas”.

<sup>1657</sup> Por ello, un conductor muchas veces debe evitar adelantar a un vehículo si ve que se acerca un ciclista en sentido contrario.

<sup>1658</sup> El Art. 85.4 RGCir además incluye dentro de la obligatoriedad de mantener 1,5 m de separación lateral a los peatones, animales o a vehículos de dos ruedas (incluidas las motocicletas) y a los vehículos de tracción animal. La falta de clarificación sobre lo que es un “animal” hace que parezca posible sancionar a una persona por pasar a menos de 1,5 m de un perro, aunque debemos recordar que los perros que tengan dueño no pueden circular por la calzada.

## Artículo 36<sup>1659</sup>. Vehículo adelantado<sup>1660</sup>.

1. El conductor que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantar a su vehículo, estará **obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada**<sup>1661</sup>, salvo en el supuesto de cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado a que se refiere el artículo 33.2<sup>1662</sup> en que deberá ceñirse a la izquierda todo lo posible, pero sin interferir la marcha de los vehículos que puedan circular en sentido contrario.

---

*El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas. modificó el art 85.4) RGCir y ahora al adelantar a los vehículos de auxilio cuando estén realizando operaciones de auxilio y rescate, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento y se respetará; en todo caso, que la separación lateral no sea inferior a 1,50 metros.*

*Deben advertir su presencia mediante la utilización de la señal luminosa V-2, o mediante la utilización del alumbrado que se determine en las normas reguladoras de los vehículos. Y se da el plazo máximo de un año para que el titular de la Dirección General de Tráfico aprueba, por medio de una resolución, el protocolo y el formato de envío de los datos requeridos por parte de los servicios de auxilio en carretera y de la señal V-16 a los efectos de su publicación en el punto de acceso nacional en materia de tráfico y movilidad.*

*Lo que si es llamativo es la pésima redacción de este párrafo de este punto 4: "existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas ...". Da la impresión de que se utilizó la herramienta "copiar y pegar" del procesador de textos. Este error se mantiene desde la redacción original de 2003 y, aunque se modificó 3 veces se sigue manteniendo este texto.*

*En Alemania cuando se rebasa un autobús estacionado en una parada de transporte público se debe hacer a una distancia prudente y a velocidad de paso humano, que se estima en un máximo de 7 km/h.*

*El art. 84.2 RGCir señala que "Se prohíbe, en todo caso, adelantar a los vehículos que ya estén adelantando a otro si el conductor del tercer vehículo, para efectuar dicha maniobra, ha de invadir la parte de la calzada reservada a la circulación en sentido contrario". En este caso en Bélgica se diferencia, en este tipo de adelantamientos, cuando se adelanta a un vehículo pesado que a su vez está adelantando a otro vehículo pesado.*

<sup>1659</sup> *Todos los artículos dedicados al adelantamiento se refieren a vías de un carril por sentido y debiera haber quedado aclarada esta circunstancia.*

<sup>1660</sup> *Algunos camiones están empezando a llevar instalada en su frontal una cámara de video que capta lo que sucede delante de él incluyendo a los vehículos que se aproximan. Esa cámara está conectada a una gran pantalla situada en la parte posterior del camión y de esa forma el camión se convierte en "transparente" permitiendo a los vehículos adelantarlo con mucha mayor seguridad.*

<sup>1661</sup> *Hay que recordar que el artículo 17 TRLTSV se refiere a los vehículos que deben circular por el arcén y en el artículo 35.4) recuerda que hay que mantener en el caso de adelantamiento de un ciclo o ciclomotor, una separación lateral mínima de 1,50 m por lo que pueden darse circunstancias que impidan ceñirse al borde derecho de la calzada.*

<sup>1662</sup> *Cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.*

**2. Se prohíbe al conductor del vehículo que va a ser adelantado<sup>1663</sup> aumentar la velocidad<sup>1664</sup> o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento<sup>1665</sup>. Asimismo, está obligado a disminuir la velocidad de su vehículo<sup>1666</sup> cuando, una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que entrañe peligro<sup>1667</sup> para su propio vehículo, para el vehículo que la está efectuando, para los que circulan en sentido contrario o para cualquier otro usuario de la vía.**

<sup>1668</sup> (Vehículo que se aproxima en sentido contrario).

## **Artículo 37. Prohibiciones<sup>1669</sup>.**

---

<sup>1663</sup> Este apartado 2 sólo hace hincapié en los comportamientos negativos de los conductores que están siendo adelantados, sin embargo, el art. 86 RGCir, en sus apartados 1 y 3, promueve el buen comportamiento de los conductores de vehículos pesados al obligarles a indicar la posibilidad de ser adelantados extendiendo el brazo horizontalmente y moviéndolo repetidas veces de atrás adelante, con el dorso de la mano hacia atrás, o poniendo en funcionamiento el intermitente derecho, cuando no crea conveniente hacer la señal con el brazo. También debe aminorar la marcha o apartarse cuanto antes al arcén, si es practicable. Con lo cual vemos que al hacerlo puede afectar a otros conductores obligados a circular por el arcén o incluso poner en peligro la estabilidad de un camión cuando es de gran tonelaje.

Otra incongruencia es lo dispuesto en el art. 30.1 RGCir, donde establece: "El conductor de un automóvil o de un vehículo especial con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos circulará por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia" y apartarse ocupando el arcén para facilitar el adelantamiento no puede calificarse como una razón de emergencia. Y este mismo texto se vuelve a repetir en el art. 31 RGCir.

Pero para añadir más confusión, el art. 36 RGCir, también contradice el contenido del art.86 RGCir, ya que sólo autoriza a circular por el arcén en caso de emergencia a los vehículos de menos de 3.500 kilos. Concretamente, dispone en su apartado 1: "Deberán también circular por el arcén de su derecha, o, en las circunstancias a que se refiere este apartado, por la parte imprescindible de la calzada, los conductores de aquellos vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilogramos que, por razones de emergencia, lo hagan a velocidad anormalmente reducida, perturbando con ello gravemente la circulación".

Por ello, sería importante que se aclarase que sucede cuando dos artículos del mismo texto legal o reglamentario se contradicen.

<sup>1664</sup> Da a entender qué si un vehículo empieza a decelerar para desistir del adelantamiento, el vehículo que iba a ser adelantado puede acelerar porque en ese momento ya no está siendo adelantado.

<sup>1665</sup> Si se pretende adelantar a un vehículo que va de forma irregular ocupando el carril izquierdo y con ello dificultando el adelantamiento se le pueden hacer señales luminosas (ráfagas) o acústicas para que se desplace al carril situado a su derecha. No está autorizado poner el intermitente izquierdo para indicarle que debe desplazarse a la derecha ya que el intermitente se utiliza solamente para indicar un desplazamiento lateral. Sería infracción leve, aunque no se suele sancionar.

Lo mismo ocurre cuando se mantiene accionado el intermitente durante un adelantamiento.

<sup>1666</sup> Hay situaciones en que disminuir la velocidad puede ser más peligroso que mantenerla o incluso acelerar, ya que si un conductor está decelerando porque desiste de adelantar y trata de volver al carril situado a su derecha, si, a su vez, el conductor que va por ese carril también decelera pueden quedar circulando en paralelo mientras se aproxima otro vehículo por el sentido contrario.

<sup>1667</sup> El art. 86 RGCir que se ocupa de ampliar el contenido de este artículo, innova en materia lingüística y denomina "adelantante" al vehículo que está adelantando y, sin embargo, el DLE sólo admite el término "adelantador".

<sup>1668</sup> Tanto el TRLTSV como el RGCir se olvidan de indicar como debe comportarse el vehículo que se aproxima de frente en una carretera sin los sentidos de circulación separados físicamente. Al ir circulando normalmente por su carril quien debe adoptar las debidas precauciones es el que se lo invade, sin embargo, no estaría mal que indicase que debería facilitar, en la medida de lo posible, que el adelantamiento se completase con éxito.

<sup>1669</sup> La versión digital del diario "Las Provincias" informa en su edición de 30 de junio de 2018, que la ATGC recomienda a los conductores mediante un "tweet" que: "En esta operación salida (29 y 30 de junio) evita el llamado "safety car" detrás de coches y motos de los guardias civiles de tráfico... todos despacito, despacito sin adelantar. Es peligroso porque provoca retenciones y accidentes por alcance".

El diario continúa comentando que, casi inevitablemente, cuando los conductores ven a una patrulla de la Guardia Civil de Tráfico no pueden evitar pisar el freno reduciendo drásticamente la velocidad y evitando adelantar al vehículo policial, lo que es absurdo si se conduce dentro de la legalidad.

**Queda prohibido adelantar<sup>1670</sup>:**

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida<sup>1671</sup>** y, en general, en todo lugar o circunstancia en que la visibilidad disponible<sup>1672</sup> no sea suficiente para poder efectuar la maniobra o desistir de ella una vez iniciada<sup>1673</sup>, a no ser que los dos sentidos de circulación estén claramente delimitados y la maniobra pueda efectuarse sin invadir la zona reservada al sentido contrario.

---

*Por eso no existe la prohibición de adelantar a un vehículo policial si éste va a una velocidad inferior a la máxima permitida en la vía.*

*En el “Codice della Strada” italiano está prohibido adelantar a vehículos prioritarios en servicio de urgencia.*

<sup>1670</sup> *Ni en este artículo ni el 87 RGCir prohíben adelantar utilizando un carril reservado para autobuses y taxis y hay que acudir a la lectura de la señal S-51 para comprobar que no se puede utilizar para efectuar adelantamientos.*

<sup>1671</sup> *La lectura de este apartado produce alguna duda ya que parece que la ley es taxativa en la prohibición de adelantar en las curvas y cambios de rasante de “visibilidad reducida” y un poco más flexible cuando se refiere a lugares con “visibilidad disponible insuficiente” y esto parece confirmarse, en el artículo 40 de la Ley, donde, a causa de su peligrosidad, prohíbe parar y estacionar en las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y en sus proximidades y no cita expresamente que se prohíbe parar y estacionar en aquellos lugares con “visibilidad disponible insuficiente”.*

*Sin embargo, la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, se inclina por aplicar la segunda parte del párrafo tanto a la “visibilidad reducida” que se refiere al diseño geométrico de la carretera como a la “visibilidad disponible insuficiente” que es la que tiene en ese momento la vía, normalmente, por motivos meteorológicos o ambientales.*

<sup>1672</sup> *Cualquiera que sea la causa que impida la visibilidad: trazado de la vía, obstáculos, edificios, arbolado, vehículos de grandes dimensiones, condiciones meteorológicas, deslumbramiento, etc.*

*El art. 3 del Reglamento General de Circulación alemán (StVO) señala que cuando la visibilidad es inferior a 50 m debido a la niebla, nieve o lluvia, la velocidad máxima no puede superar 50 km/h.*

<sup>1673</sup> *En Alemania el Código de la Circulación prohíbe adelantar a vehículos de más de 7,5 t si la visibilidad hacia adelante es inferior a 50 m a causa de la niebla, la nieve o la lluvia.*

**b) En los pasos para peatones<sup>1674</sup> señalizados como tales<sup>1675</sup> y en los pasos a nivel<sup>1676</sup> y en sus proximidades<sup>1677</sup>.**

<sup>1678</sup> (Adelantamientos en carriles de incorporación y salida).

**c) En las intersecciones y en sus proximidades<sup>1679</sup>, salvo cuando:**

<sup>1674</sup> La Ley da a entender que existen dos tipos de pasos para peatones, unos sin señalizar y otros señalizados debidamente y a los que se aplican distintas normas. Es cierto que el apartado 7.10 de la Norma 8.1- IC de la Instrucción de Carreteras señala que no hay que poner una señal específica en tramos en poblados donde por la proximidad de viviendas o centros de actividad, paradas de autobús o características favorables (rebajes en las aceras, vallas de encauzamiento o isletas-refugio) en los que se producen concentraciones de peatones que atraviesan la calzada aprovechando los intervalos entre vehículos sin tener prioridad, sin embargo en fuera de poblado recomienda advertir con la señal P-20 (señal de peligro con la silueta de una persona caminando) a los conductores de la proximidad de un tramo con paso frecuente de peatones.

Esto es especialmente delicado cuando no se pintan "pasos de cebra" en los pasos de peatones regulados por semáforos (muchas veces se pinta una marca vial semejante a "pasos para ciclistas", aunque más ancha en su interior), ya que si el semáforo no funciona el peatón no tiene preferencia y en ese caso, de acuerdo con este artículo, si se podrían producir adelantamientos. En esos casos, si se produjese un accidente, el agente indicaría en el atestado que el peatón cruzó por una zona delimitada para peatones, pero que no tiene la consideración de paso de peatones.

<sup>1675</sup> No tiene sentido que diga "señalizados como tales" ya que si no lo estuviesen no serían "pasos para peatones". Además, la ley sigue citando en otros preceptos, el término "paso de / para peatones" y a fin de mantener la coherencia del texto tendría que haber puesto siempre al lado "señalizados como tales".

Sin embargo, esta tajante prohibición no es tal, ya que el art. 87.1.b) del RGCir permite adelantamientos tanto en los pasos para peatones señalizados (y aun con más motivo cuando no están señalizados) cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello o en el caso de los pasos a nivel o en sus proximidades (sin saber que se entiende por proximidad) siempre que el adelantamiento se haga a vehículos de dos ruedas. Y aquí nos encontramos con que el RGCir doblega a ley permitiendo conductas que la ley prohíbe. Lo correcto hubiera sido haber añadido, "salvo las excepciones previstas reglamentariamente".

Y ni en el TRLTSV ni en el RGCir indica que consideración tiene "sobrepasar" a un vehículo que se ha detenido (no se puede decir "rebasar" pues no está propiamente inmovilizado) en un paso de peatones para dejar cruzar a sus usuarios. En el "Codice della Strada" italiano está prohibido adelantar o sobrepasar a un vehículo que ha ralentizado su marcha o se ha detenido para facilitar el paso de los peatones en un paso peatonal debidamente señalizado o cuando el vehículo que se va a rebasar se ha detenido para dar paso a peatones, incluso fuera de los pasos previstos para estos.

<sup>1676</sup> Vimos que en el art. 31, al referirse al cambio de sentido se indica "en los pasos a nivel" pero respecto a los adelantamientos el art. 37 añade "o en sus proximidades".

<sup>1677</sup> Hubiera quedado más claro si indicase al final y "en las proximidades de ambos". También debía haber indicado "salvo las excepciones que figuren reglamentariamente". El artículo 87 del RGCir dispone que dicha prohibición no será aplicable cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas que por sus reducidas dimensiones no impidan la visibilidad lateral, en un paso a nivel o sus proximidades, previas las oportunas señales acústicas u ópticas. Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.

<sup>1678</sup> El artículo 83 RGCir, establece: "En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación, o viceversa", pero, a diferencia del Código de la Circulación italiano, no prohíbe explícitamente efectuar adelantamientos en este tipo de carriles. Es decir, puede darse el caso de que un conductor pretenda salir en una autopista y se haya introducido en el carril de deceleración, pero un conductor que sigue circulando paralelo a él, decida adelantarlo y colocarse por delante en ese carril de deceleración.

<sup>1679</sup> Este término que se repite hasta 5 veces en la Ley es un concepto indeterminado y produce inseguridad jurídica. Debiera indicarse una cifra en metros, en cada caso, para definir qué significa "en sus proximidades". Otras normas sí se atreven a poner una cifra o clarificar la situación en circunstancias semejantes, así el apartado 7.10.2 de la Norma 8.1-IC de la Instrucción de Carreteras señala que no debe haber vehículos estacionados a

1º. Se trate de una glorieta<sup>1680</sup>.

2º. El adelantamiento deba efectuarse por la derecha, según lo previsto en el artículo 33.2<sup>1681</sup>.

3º. La calzada en que se realice tenga preferencia en la intersección y haya señal expresa que lo indique<sup>1682</sup>.

4º. El adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas<sup>1683</sup>.

<sup>1684</sup> (Prohibición de adelantar en presencia de resaltos colocados por el titular de la vía para calmar (ralentizar) el tráfico).

### Artículo 38<sup>1685</sup>. Supuestos especiales<sup>1686</sup>.

Cuando un vehículo se encuentre **inmovilizado** en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico<sup>1687</sup>, puede ser **rebasado**<sup>1688</sup>, **aunque para ello haya de ocupar parte del carril izquierdo de la calzada**<sup>1689</sup>. En todo caso, hay que cerciorarse previamente de que la maniobra se puede realizar sin peligro.

---

menos de 10 m de un paso de peatones y la Orden Circular OC/32 Guía de Nudos Viarios, en su apartado 4.7.2 describe como debe concretarse la visibilidad necesaria en las intersecciones.

<sup>1680</sup> En el art. 87.1c.1º) del RGCir considera que una plaza de circulación giratoria y una glorieta son lo mismo a efectos de adelantamiento.

<sup>1681</sup> Cuando el conductor del vehículo al que se pretenda adelantar esté indicando claramente su propósito de cambiar de dirección a la izquierda o parar en ese lado.

<sup>1682</sup> Dicha prioridad vendrá indicada por:

- La señal vertical R-3. Calzada con prioridad. (Consiste en un rombo blanco exterior con uno interior amarillo).
- La señal P-1. Intersección con prioridad.
- Un semáforo que esté en fase verde, etc.

<sup>1683</sup> Motocicletas, ciclomotores de dos ruedas, ciclos de motor de dos ruedas y bicicletas.

<sup>1684</sup> En Portugal y en Bélgica está prohibido adelantar cuando para hacerlo se tenga que circular por encima de un ralentizador de tráfico.

<sup>1685</sup> Ver los artículos 88 y 89 del RGCir. El incumplimiento de este precepto constituye infracción grave según el artículo 75c) del TRLTSV.

<sup>1686</sup> En este artículo debiera contemplarse el adelantamiento fuera de poblado a peatones y animales ya que el TRLTSV sólo se ocupa de adelantamiento entre vehículos y es el artículo 85 del RGCir el que se ocupa de completar lo que se olvida la Ley.

<sup>1687</sup> Hubiera quedado mejor si dijese "estado del tráfico".

<sup>1688</sup> El TRLTSV utiliza "rebasar" para indicar que consiste en la acción de sobrepasar a un vehículo u obstáculo inmovilizado. A muchos conductores les gustaría que el término "rebasar" se utilizase para permitir también adelantar a vehículos agrícolas cuando circulan a velocidades inferiores a 20 km/h.

<sup>1689</sup> Debiera añadir "aunque esta maniobra esté en contradicción con la señalización" ya que por ejemplo ese tramo puede estar pintado con una línea continua. Véase el Artículo 88.1 del RGCir. Comprende el adelantamiento de bicicletas. No debería referirse al carril de la izquierda sino al carril más próximo en sentido contrario.

En estas mismas circunstancias<sup>1690</sup> se podrá adelantar a las bicicletas<sup>1691</sup>.

<sup>1692</sup> (Excepciones en las que está permitido rebasar una línea continua).

## Sección 7.ª Parada<sup>1693</sup> y estacionamiento<sup>1694</sup>

### Artículo 39. Normas generales<sup>1695</sup>.

**1. La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada<sup>1696</sup>, en el lado derecho de la misma<sup>1697</sup> y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén<sup>1698</sup>.**

---

<sup>1690</sup> Las circunstancias a las que se refiere son las que figuran en el primer apartado del artículo, es decir, un vehículo inmovilizado en un tramo de vía en que esté prohibido el adelantamiento, ocupando en todo o en parte la calzada en el carril del sentido de la marcha, y siempre que la inmovilización no responda a las necesidades del tráfico, lo que no parece que haya sido la intención del legislador y por ello debiera ir en apartado distinto y decir: "Se podrá adelantar a los ciclos aunque para ello haya que ocupar parte del carril más próximo del sentido contrario después de cerciorarse de que la maniobra se puede realizar sin peligro".

El art. 88.1) del RGCir señala: "Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha, salvo que la inmovilización venga impuesta por las necesidades del tráfico, podrá ser rebasado, aunque para ello haya que ocupar la parte de la calzada reservada al sentido contrario, después de haberse cerciorado de que se puede realizar la maniobra sin peligro. Con idénticos requisitos se podrá adelantar a conductores de bicicletas, ciclos, ciclomotores, peatones, animales y vehículos de tracción animal, cuando por la velocidad a que circulen puedan ser adelantados sin riesgo para ellos ni para la circulación en general".

<sup>1691</sup> Debiera sustituirse "bicicletas" por "ciclos".

<sup>1692</sup> Ni el TRLTSV ni el RGCir diferencian entre vías urbanas e interurbanas:

- a) Cuando un vehículo esté inmovilizado en la vía (art. 38 TRLTSV y 88 RGCir)
- b) Cuando se adelante a ciclistas (art. 38 TRLTSV), aunque el art. 88 RGCir señala que también están incluidos el resto de los ciclos, los ciclomotores, los peatones, los animales y los vehículos de tracción animal.
- c) Cuando exista un obstáculo en la vía (art. 89 RGCir).

Un tractor o una máquina que circulan muy despacio no tienen la consideración de vehículos inmovilizados o de obstáculos y por ello nunca se puede rebasar una línea continua para adelantarlos. Es cierto que, al circular muy despacio detrás de esos vehículos, se está circulando a una velocidad inferior a la genérica de la vía, pero ello es debido a las circunstancias del tráfico y no se estaría infringiendo la normativa sobre velocidad.

También se podría rebasar una línea continua en circunstancias de necesidad, para evitar un mal propio o ajeno, siempre que éste no sea mayor que el que trata de evitar como, por ejemplo, para evitar una colisión con un vehículo que ha perdido el control y también en los casos de fuerza mayor.

<sup>1693</sup> Está definida en el apartado 81 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1694</sup> Está definido en el apartado 82 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1695</sup> Estos artículos 39 y 40 del TRLTSV están desarrollados en los art. 90 al 94 RGCir y parecen tener en cuenta exclusivamente la parada y estacionamiento de los vehículos. El Decreto 3268/1968, de 26 de diciembre por el que se modifican determinados artículos del Código de la Circulación (BOE núm. 14, de 16.01.1969) se refería a la prohibición de parada de vehículos **y animales**.

<sup>1696</sup> Queda muy claro que si no existe arcén no se puede ni parar ni estacionar en una carretera.

<sup>1697</sup> Cuando existen propiedades particulares próximas a una carretera debe tenerse en cuenta la zona de dominio público, desde la arista exterior de la explanación, prevista en la legislación de carreteras para cada tipo de vía donde sería posible parar y estacionar, aunque el particular indicase mediante un cartel que está prohibido hacerlo.

<sup>1698</sup> Indica "fuera de la calzada" y la definición de "arcén" en el Anexo I del TRLTSV deja claro que éste no forma parte de la calzada, por lo tanto, en una vía interurbana no se podría estacionar en el arcén cuando fuera transitable y si se podría hacer si estuviese en un estado que impidiese o dificultase notablemente la circulación, de lo que podemos concluir que la ley "premia" a las carreteras que tienen el arcén en mal estado ya que les permite ofrecer servicio de parada y estacionamiento al conductor, servicio que no pueden ofrecer las que están en buen estado.

De todas formas, la redacción es equívoca ya que da a entender que en un arcén hay una parte transitable y otra que no lo es, es decir, en un arcén de 1,5 m podría ser transitable 1 metro y el otro medio no y una motocicleta

2. Cuando en vías urbanas tenga que realizarse en la calzada o en el arcén<sup>1699</sup> se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho<sup>1700</sup>, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo.
3. La parada y el estacionamiento<sup>1701</sup> deben efectuarse de tal manera que el vehículo no **obstaculice la circulación**<sup>1702</sup> ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y **evitando que pueda ponerse en**

---

podría estacionar en el 0,5 m que no es transitable. Un turismo no podría estacionar en esa parte intransitable porque ocuparía también la zona transitable del arcén o parte de la calzada.

<sup>1699</sup> Tendría que añadir “después de comprobar que la señalización no lo impide”.

<sup>1700</sup> El artículo 15 TRLTSV señala que “**el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada...**” y eso implica que en vías de dos sentidos tienen que parar o estacionar en la derecha **en su sentido de marcha** ya que si lo hicieran en el sentido contrario tendrían que circular por la izquierda algunos metros para poder estacionar, teniendo en cuenta que no sería una maniobra de adelantamiento. Por ello cuando se sanciona debiera hacerse de acuerdo con el artículo 15 y no por el 39 del TRLTSV.

Esta redacción del art. 39.2 TRLTSV se repite en el art. 90.2 RGCir y hubiera sido más correcto que dijese, en ambos artículos: “lo más cerca de su borde derecho, en el sentido de su marcha, ...”, ya que ahora, en las calles con dos sentidos, se encuentran siempre vehículos situados en su borde izquierdo y no están cometiendo ninguna infracción.

<sup>1701</sup> Estaría mejor si añadiese “tendrá en cuenta la señalización vial”.

<sup>1702</sup> El Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928 establecía en su art. 111: “Se prohíbe al conductor de todo vehículo estacionarse en el ángulo de dos calles; el conductor debe detenerse de manera que medie, cuando menos, la distancia de cinco metros entre su vehículo y la línea de fachada del primer inmueble de la calle transversal” y el Código de la Circulación de 1934 indicaba en su artículo 48: “c) Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública”. Esta distancia ha desaparecido del TRLTSV y del RGCir. Sin embargo, la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras establece que “Si estuviera permitido el estacionamiento en el poblado, se prohibirá desde al menos 10 m antes del paso de peatones”, con lo cual, dado que los ayuntamientos apenas respetan esta disposición, en su deseo de conseguir más plazas azules de estacionamiento, nos encontramos que en caso de atropello en un paso de peatones, el conductor podría alegar que el estacionamiento de vehículos tan cerca del paso favoreció el accidente y su compañía de seguros podría pedir que se tuviese en cuenta la existencia de culpa concurrente del ayuntamiento. Y no nos olvidemos que esta Norma forma parte del Catálogo Oficial de Señales, según el Anexo I del RGCir.

En otros países, como por ejemplo en Argentina, se prohíbe estacionar a menos de 10 metros de la entrada de hospitales, escuelas, templos u organismos públicos.

**movimiento en ausencia del conductor**<sup>1703</sup>, de acuerdo con las normas que reglamentariamente<sup>1704</sup> se establezcan.

**En vías urbanas**<sup>1705</sup>, se permite la parada o el estacionamiento de las grúas de auxilio en carretera<sup>1706</sup> por el tiempo indispensable para efectuar la retirada<sup>1707</sup> de los

<sup>1703</sup> Aquí estaría incluido lo contenido en el art. 91.3a) del RGCir que indica que el conductor, cuando se aleja del vehículo "debe adoptar las precauciones necesarias para impedir su uso sin autorización".

Se están popularizando aparatos geolocalizadores que se ocultan en el vehículo y que facilitan en todo momento su posición incluso detectan su desplazamiento, aunque no esté el motor en marcha, como, por ejemplo, si es trasladado en un vehículo grúa.

El diario digital italiano [www.leggo.it](http://www.leggo.it), comenta el 28.06.2016 una multa dejada sobre el parabrisas de un turismo por haber dejado bajada la ventanilla posterior izquierda. La denunciada alegó que lo había bajado para que respirara su sobrino y luego se olvidó de subirlo. El art. 158 del "Codice della Strada" señala que "durante la parada y el estacionamiento el conductor debe adoptar las medidas oportunas para evitar incidentes e impedir el uso del vehículo sin su consentimiento". Uno de los objetivos de este artículo es impedir el hurto o robo del vehículo. El agente estimó que el conductor no había cumplido con la obligación de custodiar el vehículo de forma que impidiese la utilización impropia del mismo.

En algunos países obligan a que en el permiso de circulación figuren todos los conductores que pueden utilizar el vehículo, de esa forma en un control policial se puede detener fácilmente a quien lo haya hurtado, robado o lo conduzca sin autorización y las compañías de seguros sólo responden por los daños si son causados por uno de esos conductores autorizados.

En Portugal, el art. 85 del "Código da Estrada" señala que el conductor de un automóvil, motocicleta, triciclo de motor, cuadriciclo, ciclomotor, tractor agrícola o forestal, o remolque debe llevar, entre la documentación exigida, el título del registro de propiedad del vehículo o documento equivalente;

Este artículo se aplicaría para sancionar a un conductor que por ejemplo se olvide de poner el freno de mano o lo ponga mal y por ese motivo el vehículo se deslice cuesta abajo. No se puede calificar de conducción negligente pero sí de conducta negligente.

<sup>1704</sup> Art. 91.1) del RGCir.

<sup>1705</sup> El término "vía urbana" figura en el punto 73 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>1706</sup> Vemos que el TRLTSV habla de grúas de auxilio en carretera y es lamentable que se haya modificado el RGV y ahora se denominen "Vehículos (de servicio) de auxilio en vías públicas" y siga sin cambiar el TRLTSV. En la clasificación por criterios de utilización del Anexo II, apartado C, del RGV sólo se citan los términos "grúa de arrastre" y "grúa de elevación" por lo que en la tarjeta ITV nunca va aparecer el término "vehículo de servicio de auxilio en vías públicas" ni "grúa de auxilio en carretera".

El "Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes", en su artículo 4.4 coincide con la Ley de Tráfico al indicar que "La actividad de **asistencia mecánica en carretera** sólo podrá realizarse como servicio dependiente de un taller legalmente inscrito en el Registro Especial...".

La Orden Ministerial PRE/52/2010, de 21 de enero, por el que se modifica el Anexo II del Reglamento General de Vehículos (BOE de 23 de enero) incluye una nueva clasificación (anexo II. D. Servicio al que se destinan los vehículos) con un nuevo epígrafe para identificar aquellos vehículos que se destinan al auxilio en carretera:

"05. vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje".

La DGT en un escrito dirigido a la Federación Nacional de Empresarios de Grúas de Asistencia en Carretera (FEGRUAL), el 04.06.2013, considera que una grúa de arrastre no es un conjunto de vehículos o un vehículo articulado y que el permiso de conducción que se requiere para conducir una grúa de arrastre que traslada un vehículo, es el que se precisa para conducir la propia grúa en atención a su MMA.

Si actúan en servicio de urgencia están exentos de cumplir los tiempos de descanso y el uso del tacógrafo contemplados en los Reglamentos (CE) 561/2006 y 165/2014, tal como señala el artículo 1.4.d) del Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, (BOE núm. 47, de 23 de febrero) sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

La DGT, en los borradores que está manejando, muestra la intención de denominarlos "vehículo de auxilio en vías públicas".

<sup>1707</sup> Debiera indicar algún Reglamento cuando se considera que un vehículo ya no puede ser desenganchado de una grúa una vez que se está procediendo a su retirada. En Francia, el Código de Circulación señala en su artículo

**vehículos**<sup>1708</sup> averiados o accidentados<sup>1709</sup>, siempre que no se cree un nuevo peligro<sup>1710</sup>, ni se cause obstáculo a la circulación<sup>1711</sup>.

- 4.** <sup>1712</sup>**El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal**<sup>1713</sup>, pudiendo adoptarse<sup>1714</sup> las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas<sup>1715</sup>, **limitaciones horarias**<sup>1716</sup> **de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título**<sup>1717</sup> **que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor**<sup>1718</sup>.

<sup>1719</sup> (Reparación "in situ" de vehículos averiados).

---

R325-12, que se considera enganchado un vehículo cuando, al menos, dos ruedas del vehículo han dejado de tener contacto con el suelo. Sí ese no es el caso, el conductor puede solicitar que no se lleven el vehículo limitándose a abonar la multa por la infracción cometida.

<sup>1708</sup> Es necesaria esta aclaración ya que la parada sólo permitiría menos de 2 minutos de tiempo si la grúa no pudiese estacionar. Para evitar confusiones una redacción mejor sería: "En vías urbanas, se permitirá que los vehículos de auxilio en vías públicas puedan efectuar las operaciones necesarias de retirada de vehículos durante el tiempo indispensable...".

<sup>1709</sup> Aquí se olvidó el legislador de indicar que también pueden retirar vehículos mal estacionados.

<sup>1710</sup> El Reglamento General de Circulación alemán, en su art. 15a.1), dispone en el caso de que una grúa tenga que retirar un vehículo en una carretera convencional, que no puede luego entrar con él en una autopista.

<sup>1711</sup> En muchas ocasiones es inevitable obstaculizar la circulación. Con esta redacción una grúa podría tener que esperar horas hasta que apenas hubiese tráfico para proceder a cargar o arrastrar un vehículo. Lo adecuado es que hubiera indicado "procurando causar los mínimos inconvenientes a la circulación" o similar.

<sup>1712</sup> Véanse los art. 7.b) del TRLTSV, el 93 del RGCir y el 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

<sup>1713</sup> Vuelve a dar amplia autonomía a los ayuntamientos, en línea con lo previsto en los artículos 7b) y 23.5c).

<sup>1714</sup> Esa redacción implica que debe quedar claramente expuesto en la ordenanza municipal que se puede retirar el vehículo o inmovilizarlo cuando no tenga ticket de estacionamiento en las horas que sea obligatorio.

<sup>1715</sup> No pone un límite al tipo de medidas, pero sería conveniente que incluyese que pueden reservar plazas de estacionamiento para residentes en determinadas zonas urbanas o que no pueden estacionar ciertos tipos de vehículos en determinadas zonas como es el caso de los remolques ligeros que no están unidos al vehículo tractor ya que al carecer de matrícula propia podrían ser tratados como residuo urbano. También algunas ordenanzas exigen estacionar a un mínimo de metros de una esquina.

<sup>1716</sup> El estacionamiento no sólo puede ser limitado en el tiempo, sino que también puede ser prohibido en determinados lugares y sujeto al abono de su importe.

<sup>1717</sup> Las nuevas tecnologías hacen que como "título" se pueda considerar la anotación de la matrícula del vehículo en el parquímetro. Eso no impide que se pueda retirar un comprobante del pago, pero ahora, en algunos lugares, ya no es necesario dejar colocado el resguardo del ticket dentro del vehículo e incluso puede prorrogarse el tiempo en otro parquímetro situado en la ciudad sin tener que hacerlo donde está el vehículo, siempre dentro del límite máximo horario.

<sup>1718</sup> El texto no es adecuado porque da la impresión de que una vez identificado el conductor va a dejar de estar, por ejemplo, inmovilizado el vehículo, o que va a ser devuelto a su sitio desde el depósito a donde fue retirado, lo que no es cierto, ya que lo relevante es que el conductor haga acto de presencia y pueda enterarse de lo sucedido y actuar en consecuencia.

<sup>1719</sup> La Instrucción 21/VEH-3 PROT-3 de la DGT se ocupa del auxilio de vehículos no accidentados en áreas urbanas y dispone: "En áreas urbanas, las operaciones de auxilio que no impliquen riesgo sustancial para la seguridad vial y que consistan en una reparación sencilla, que requiera menos tiempo que la retirada del vehículo se podrán realizar por medio de vehículos taller (turismos o motocicletas) debidamente autorizados para el desarrollo de esta actividad, que deberán garantizar su máxima visibilidad, su iluminación y su conectividad, durante la operación".

<sup>1720</sup> (Estacionamiento en recintos privados).

<sup>1721</sup> (Prohibición de venta de vehículos en las vías públicas).

## Artículo 40. Prohibiciones<sup>1722</sup>.

### 1. Queda prohibido parar<sup>1723</sup> en los siguientes casos<sup>1724</sup>:

---

<sup>1720</sup> El estacionamiento de vehículos en locales o recintos privados habilitados al efecto se rige por la Ley 40/2002, de 14 de noviembre (BOE núm. 274, de 15 de noviembre), **reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos**. Incluye el deber de vigilancia y custodia del que cede el local o recinto a cambio de un precio determinado.

<sup>1721</sup> En muchos países está prohibida la venta de vehículos en las calles. El diario "Expansión" en su edición de fecha 03.08.2014 comenta que la DGT eliminó del futuro Reglamento General de Circulación el punto en él se prohibía la venta de coches estacionados en la vía pública. Dado que se está rehaciendo dicho Reglamento se desconoce cómo quedará finalmente la norma.

<sup>1722</sup> Aquí el TRLTSV debiera haberse limitado a reproducir lo que figura en el art. 76 d) sobre infracciones de parada y estacionamiento y luego indicar en ese art. 76 d) que se sancionarían como infracciones graves las prohibiciones contenidas en el art. 40. Debió de dejarse el detalle para el Reglamento General de Circulación. Quedaron algunas prohibiciones sin figurar en la lista. En Inglaterra, por ejemplo, se prohíbe parar o estacionar donde se impida el acceso a vehículos de emergencia o delante de los rebajes de las aceras.

<sup>1723</sup> El desarrollo reglamentario figura en los art. 90 al 94 RGCir. El art. 91 señala: "2. Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos: ..."

Este art. del RGCir parece exigir dos condiciones para que sea una infracción grave, castigada en el art. 76.d) del TRLTSV: a) que la parada o estacionamiento se realice en lugares peligrosos o que obstaculicen gravemente la circulación y b) que además constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación. Con lo cual, si un vehículo está mal estacionado, pero no es un obstáculo a la circulación porque no circula nadie o no existe riesgo porque la vía es ancha y está bien iluminada, sería una infracción leve.

<sup>1724</sup> También se debiera incluir que está prohibido parar o estacionar en las zonas en que la señalización lo impida. Tanto el TRLTSV como el RGCir se han olvidado de indicar expresamente que está prohibido parar y estacionar en lo que denominan "puentes levadizos".

Está prohibido igualmente parar o estacionar en zonas restringidas por razones de defensa nacional tal como figura en el Decreto 689/1978, de 10 de febrero (BOE núm. 89, de 14 de abril), que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional. El artículo 6 del Reglamento señala que "las zonas declaradas de interés para la Defensa Nacional quedarán, a los efectos de la Ley 8/1975, bajo la responsabilidad y vigilancia de las Autoridades militares jurisdiccionales de los Ejércitos de Tierra, Mar o Aire". Si un conductor estacionase en una zona de seguridad, sin permiso, sería sancionado por la autoridad militar y si en el procedimiento presentase recurso de alzada lo haría ante el Ministro de Defensa.

Lo mismo sucede con los Puertos del Estado donde denuncia la policía portuaria y sanciona el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE núm. 253, de 20 de octubre), por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida<sup>1725</sup>, en sus proximidades<sup>1726</sup> y en los túneles.
- b) En los pasos a nivel, pasos para ciclistas<sup>1727</sup> y pasos para peatones<sup>1728</sup>.
- c) <sup>1729</sup>En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios<sup>1730</sup>.

<sup>1725</sup> Debiera aclarar que se entiende por “visibilidad reducida”. La señal P-33 (Visibilidad reducida) indica “Peligro por la proximidad de un tramo en que la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad debida a niebla, lluvia, nieve, humos, etc.” con lo que vemos que sólo se ocupa de las condiciones meteorológicas o ambientales adversas.

El Código de la Circulación de 1934 era mucho más preciso e indicaba en su art 5 al definir una curva, que esta era de visibilidad reducida cuando no permitía la visibilidad del ancho total de la carretera en una longitud mínima de 200 m.

También establecía en su art. 48.c): “Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública”.

El art. 94.d) RGCir dispone que está prohibido parar “d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad”. Esto sucede muchas veces en las curvas de las calles en las que se encuentran parados o estacionados furgones y furgonetas que dificultan mucho la visibilidad a quienes pretenden girar.

<sup>1726</sup> Se echa de menos que no indique una distancia al hablar de “proximidades” o al menos debiera señalar que se establecerá reglamentariamente. Podemos encontrar alguna pista en el apartado 5.2 (inclinaciones de las rasantes, valores máximos y mínimos) de la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

En el caso de los cambios de rasante sin visibilidad debiera aplicarse la limitación contenida en el art. 46.1.h) RGCir sobre las intersecciones con visibilidad prácticamente nula, es decir, 50 km/h.

<sup>1727</sup> Sorprendentemente este punto b), coincide con el 94.b) RGCir y supone, de acuerdo con el apartado 3 de este art. 94 RGCir, donde figuran expresamente los lugares que son infracción grave, que estacionar o parar en un paso para ciclistas o para peatones es infracción leve. Sin embargo, el art. 76 d) TRLTSV señala que no se puede parar o estacionar “donde se obstaculice gravemente la circulación” y este sería uno de esos casos y la ley está por encima del reglamento.

<sup>1728</sup> Viendo el apartado b) y el apartado j) de este punto 1, debemos pensar que el que aparezca dos veces “paso para peatones” es una errata del legislador que ha continuado apareciendo en el texto refundido.

El artículo 124 del RGCir indica en su punto a) que los pasos existentes en los semáforos son pasos para peatones y por ello debieran ir señalizados con la marca vial correspondiente, lo que no ocurre siempre.

Ese mismo artículo parece incurrir en una redundancia ya que señala en su punto c): “En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial”, lo que no tiene mucho sentido ya que, según la definición contenida en la marca vial, los pasos para peatones, para ser considerados como tales, siempre tienen que ir señalizados.

En cualquier caso, se echa de menos que la Ley no explique lo que es un paso para peatones o un paso de peatones y que para conocer su significado tengamos que acudir a una marca vial contenida en el art. 168.c) del RGCir.

<sup>1729</sup> En este apartado debe entenderse que “determinados usuarios” se aplica tanto “para la circulación” como “para el servicio”, por ejemplo, en el caso del carril-bus. Si no se aplicase esta condición estaría prohibida la parada en todo tipo de carriles, incluida la doble fila, ya que se estaría parando en un carril reservado exclusivamente para la circulación.

Recordemos que una vía urbana es el espacio que va entre los edificios enfrentados, es decir, comprende la calzada y las aceras. Por ello también las aceras son una parte de la vía, destinada para la circulación y el servicio de determinados usuarios, en este caso los peatones, y por ello no se podría parar en ellas.

El art. 94.h RGCir indica que está prohibido parar “en los carriles destinados al uso del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas” y en el 94.3 indica que parar o estacionar en un carril reservado para bicicletas es infracción leve, por no figurar en el listado de este apartado, lo que no tiene ningún sentido.

<sup>1730</sup> Por ejemplo, en las aceras, los arcones, los carriles bus, los carriles bici, etc. También serían partes de la vía reservadas para determinados usuarios las plazas para vehículos oficiales delante de numerosas oficinas públicas u oficinas diplomáticas. También habría que incluir las plazas en hospitales y hoteles, etc. que cuenten con la oportuna autorización municipal. Sería interesante que dijese también si las zonas de carga y descarga están reservadas para determinados usuarios.

- d) En las intersecciones y en sus proximidades<sup>1731</sup>.**
- e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse<sup>1732</sup> su circulación.**
- f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización<sup>1733</sup> a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.**
- g) En autovías o autopistas<sup>1734</sup>, salvo en las zonas habilitadas para ello<sup>1735</sup>.**

*Muchas veces los conductores mientras conducen por una vía interurbana se detienen en el arcén para contestar o realizar una llamada y debemos tener en cuenta que los arcones están destinados a determinados usuarios que están obligados a utilizarlos y por eso esa conducta está prohibida.*

*En lo que se refiere "al servicio de determinados usuarios", puede ser parar en una zona de estacionamiento reservado, por ejemplo, para una embajada o en un estacionamiento reservado para motos.*

*El art. 158 del Código de la Circulación italiano prohíbe específicamente el estacionamiento delante de todo tipo de contenedores de residuos urbanos, sin embargo, no prohíbe el estacionamiento en doble fila siempre que se efectúe con un vehículo de dos ruedas y afecte a otro de las mismas características.*

*En España también está prohibido estacionar delante de los contenedores, ya que afecta la circulación y/o el servicio de determinados usuarios.*

*Debiera diferenciarse la gravedad de una parada en los sitios señalados en este apartado en función del vehículo utilizado ya que no es lo mismo un vehículo de dos ruedas que uno de cuatro a la hora de ocasionar molestias a otros usuarios de la vía.*

*En algunas grandes ciudades, como París, los vehículos de dos ruedas están exentos del pago del parquímetro con el fin de facilitar su utilización.*

<sup>1731</sup> *La Ley debiera haber añadido: "salvo las excepciones reglamentarias". El artículo 94.1 del RGCir también mantiene esta inseguridad jurídica ya que debiera detallarse, al menos en el RGCir, en metros lo que significa "en sus proximidades" y aclarar un poco más lo que sería "dificultar el giro a otros vehículos". Aquí no queda más que dejar la interpretación a criterio del agente.*

<sup>1732</sup> *Debía añadir "o bloquear". Se supone que "tan cerca" es cuando el tranvía lo puede rozar. No estaría de más que dijese "al menos, a 50 cm del límite exterior del tranvía, o algo similar".*

<sup>1733</sup> *Si un camión para o estaciona cerca de un semáforo e impide que pueda ser visto por otros usuarios, sería infracción grave. Aquí vemos que da una pista sobre cuando no se considera "normal" una situación, al indicar "obligue a hacer maniobras" y es que el término "normal", produce inseguridad jurídica, pero aparece varias veces en el TRLTSV y en el RGCir.*

<sup>1734</sup> *Si en una autopista un conductor se encuentra una especie protegida (lince, águila...) que ha sufrido lesiones pero que aún se puede recuperar, el conductor debiera estar autorizado a parar en el arcén, descender del vehículo y retirar el animal o señalar el lugar con los triángulos y luego avisar al 112 de la situación del animal, y seguir las instrucciones que le den sobre cómo debe seguir actuando.*

*Se puede parar y estacionar por una urgencia absoluta como puede ser el reventón de un neumático, pero no parece que se pueda considerar ese tipo de urgencia cuando un vehículo se queda sin gasolina ya que se podía haber previsto lo que podía ocurrir, salvo que se demuestre que la aguja indicadora o similar del combustible se encontraba averiada y como esto último se puede interpretar como falta de mantenimiento, conviene guardar todas las facturas de los servicios de mantenimiento realizados para demostrar en los recursos que se ha actuado con la diligencia debida.*

*Si se tuviese que parar por falta de gasolina o por una avería, e incluso por un accidente sin daños personales, habría que apartar el vehículo para no dificultar la circulación, salir del vehículo con el chaleco retrorreflectante, señalar aquel con la luz de emergencia y con la señal luminosa V-16, si se dispone de ella, y colocar los triángulos de preseñalización, a la distancia reglamentaria, en función del tipo de vía de que se trate.*

<sup>1735</sup> *Las zonas habilitadas son las áreas de descanso o de servicio. No se considera zona habilitada el terraplén que puede separar dos sentidos en la autopista o autovía, aunque el art. 90 RGCir parece permitirlo por razones de emergencia. Parar o estacionar en los peajes es sancionable salvo que exista un área señalizada para estacionamiento. En los casos en los que el conductor que no ha abonado el peaje persista en la negativa a circular a pesar de haber sido requerido para ello, el personal de la empresa deberá proceder a contactar de forma inmediata con los Agentes de la Autoridad, al objeto de que éstos puedan proceder a denunciar tales hechos como infracción al artículo 2 del Reglamento General de Circulación, al comportarse indebidamente en la circulación, entorpeciendo la misma, causando perjuicios y molestias innecesarias al resto de usuarios.*

*A la vista de las concretas circunstancias que confluyan en tales hechos, los agentes determinarán si procede la denuncia indicada, o si los mismos serían constitutivos de otro tipo de infracción administrativa, o incluso penal.*

- h) <sup>1736</sup>En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas<sup>1737</sup>.
- i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada<sup>1738</sup> de uso exclusivo para el transporte público urbano<sup>1739</sup>.
- j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad<sup>1740</sup> y pasos para peatones.

*De forma excepcional, si el conductor del vehículo lo abandona en el carril del peaje denotando voluntad de dejarlo allí detenido, el agente de la autoridad podría considerar que los hechos constituyen infracción al artículo 91.2 del RGCir.*

*Estas infracciones deben ser denunciadas por agentes de la Autoridad, aportando a la denuncia cuantas pruebas puedan ser facilitadas por el personal de la empresa concesionaria de la vía.*

*El art. 14 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (BOE núm. 113, de 11 de mayo) establece:*

**3. El personal de la sociedad concesionaria de la autopista denunciará el impago del peaje del presunto infractor, pudiendo solicitar el auxilio de la autoridad pública encargada de la vigilancia del tráfico en casos de resistencia a la identificación por parte del usuario.**

**4. La denuncia deberá reunir los requisitos suficientes en relación con la identidad y elementos constitutivos de la infracción y tendrá valor probatorio.**

<sup>1736</sup> Los apartados h), i) y j) no son necesarios ya que están incluidos en el apartado c).

<sup>1737</sup> Debiera haber puesto "en las vías ciclistas" ya que así incluiría a todo tipo de ciclos.

<sup>1738</sup> Debe tenerse en cuenta que estas paradas de transporte público se utiliza la marca vial amarilla en zigzag, que se utiliza también en las zonas de carga y descarga, por lo que muchos conductores piensan que pueden parar, pero no estacionar. Por ello sería conveniente una marca vial diferente cuando sólo pudiese parar el transporte público.

*El artículo 91 del RGCir considera infracción grave estacionar en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.*

<sup>1739</sup> Como se ve en el punto 2 de este artículo también está prohibido estacionar en estos lugares. El periódico "El Faro de Vigo" de fecha 04.11.2018 se hace eco de una sentencia del Juzgado de Instrucción nº 3 de Cangas del Morrazo que aclaró la responsabilidad por un accidente causado por un peatón. Éste al cruzar la vía por un paso de peatones, teniendo el semáforo en rojo, provocó que una conductora, al tratar de esquivarlo, acabará colisionado con un turismo estacionado indebidamente en una parada de autobús. La sentencia, aunque considera como principal responsable al peatón, le adjudica un 20% de la responsabilidad al titular que tenía el vehículo mal estacionado y exime de toda culpa a la conductora que no pudo evitar el accidente.

<sup>1740</sup> En el punto anterior al referirse a los autobuses habla de zonas de estacionamiento y parada y no se entiende porque no lo hace al referirse a los discapacitados. Una redacción más correcta sería "para parada y estacionamiento exclusivo de vehículos provistos de la correspondiente tarjeta municipal (o incluso emitida por una mancomunidad de municipios) y de la señal V-15".

*El art. 21.4 de la Orden TMA/851/2021, señala que los pasos de peatones "Estarán señalizados mediante marcas viales en el plano del suelo, que cumplan con la exigencia de resbaladidad establecida en el artículo 11. Adicionalmente, siempre que las condiciones de seguridad y ubicación del paso lo requieran, se incluirá señalización vertical para los vehículos".*

*Respecto a la zona, ésta no es realmente para personas con movilidad reducida, ni siquiera para conductores discapacitados, sino que lo es para vehículos autorizados mediante la tarjeta de estacionamiento correspondiente, es decir, una persona con movilidad reducida no tiene derecho a estacionar su vehículo señalado con la señal V-15 en un lugar "señalizado para uso exclusivo de minusválidos" si su automóvil carece de la tarjeta municipal que lo autoriza. **Esta es estrictamente personal, es válida, desde el momento en que fue emitida y entregada al beneficiario y no está vinculada a un vehículo concreto.** En caso de un estacionamiento irregular se puede avisar a la grúa municipal.*

*Por ello también es incorrecta la redacción de la señal V-15 que figura en el art. 173 RGCir y en el Anexo XI del RGV y el texto que figura en la resolución anual de la DGT que permite el uso de los carriles VAO, ya que el portador de esa señal no puede beneficiarse de las facilidades que se le otorguen con carácter general o específico, sino que "**podría beneficiarse**" si dispusiese de la tarjeta municipal correspondiente, es decir, la señal de discapacitado no da beneficios por sí sola.*

*Eso se ve claramente en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, donde no hay prevista ninguna sanción por llevar la señal V-15 en un vehículo donde no viaje un discapacitado y es que lo que se sanciona es no tener la tarjeta municipal de estacionamiento.*

<sup>1741</sup> (Otras prohibiciones de parada).

2. Queda **prohibido estacionar**<sup>1742</sup> en los siguientes casos:

- a) En todos los descritos en el apartado anterior<sup>1743</sup>.
- b) **En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria**<sup>1744</sup>, conforme a la regulación del sistema utilizado para ello<sup>1745</sup>, sin disponer del título<sup>1746</sup> que lo autorice<sup>1747</sup> **o cuando, disponiendo de él, se mantenga**

---

<sup>1741</sup> Habría que añadir más limitaciones, tales como que no se puede parar cuando se bloquee o dificulte la circulación de vehículos o se genere peligro o molestias para otros usuarios de la vía, como, por ejemplo, en la entrada y salida de establecimientos públicos y de gasolineras.

También se debería sancionar detenerse para contemplar un accidente sin intención de auxiliar y dedicarse a enviar selfies y fotos del accidente por whatsapp. La agencia Efe comenta el 07.01.2018 que un grupo de bomberos de la ciudad alemana de Osnabrück (noroeste de Alemania) ha participado en un vídeo con el que se denuncia la falta de respeto de los “mirones morbosos” que llegan a entorpecer las operaciones de rescate en accidentes de circulación.

El art. 91 RGCir considera, entre otros, como paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación: k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados. Es decir, no está prohibido parar o estacionar en esas vías, salvo en los tramos en que esa prohibición esté señalizada. Lo preocupante es que no existe una señal unificada en toda España sobre cómo debe ser la señalización de ese tipo de vías y cada ayuntamiento lo resuelve como lo estima oportuno, llevando la confusión a los forasteros que visitan la localidad.

<sup>1742</sup> En algunos países se prohíbe estacionar en vías urbanas a los vehículos que superen una M.M.A. superior al que figura en la norma.

<sup>1743</sup> La Ley 22/1988, de Costas (BOE núm. 181, de 29 de julio) prohíbe en su artículo 33.5) el estacionamiento y la circulación en el caso de las playas. Su artículo 30.1a) indica: “En tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito”.

En el art. 97.1.a.4) establece “En el caso de estacionamiento o circulación no autorizada de vehículos, entre 50 y 150 euros, en función de los criterios que se establezcan reglamentariamente”. Aquí no se aplicaría el TRLTSV, pero no dejaría de ser una multa por mal estacionamiento. Al ser el dominio público marítimo -terrestre competencia del Estado, la denuncia la efectuaría la Guardia civil y el expediente lo tramitaría la Demarcación de Costas del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (desde enero de 2020 se denomina Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación). Recordemos que la titularidad del Dominio Público marítimo-terrestre corresponde al Estado (artículo 132 de la Constitución y 3 de la Ley de Costas), aunque las otras administraciones tienen competencias en ordenación del territorio y limpieza de las playas.

<sup>1744</sup> No prohíbe parar y eso tiene sentido ya que un conductor puede necesitar un par de minutos para conseguir el ticket del parquímetro. Se ha denunciado alguna vez al titular de un vehículo que estaba tratando de conseguir el ticket de aparcamiento.

<sup>1745</sup> Una App instalada en el móvil permite, en algunos municipios, que los conductores pulsen un botón una vez han estacionado su vehículo de forma que comienza a sumar el tiempo de aparcamiento en un crono visible a través de la aplicación. Una vez que la persona regrese a su vehículo, tan solo deberá volver a pulsar el mismo botón para detener el tiempo y, automáticamente, se procederá a iniciar el pago por el importe del tiempo exacto que haya permanecido en la zona azul.

<sup>1746</sup> Es obligatorio sacar el ticket y no se puede permanecer dentro del vehículo sin hacerlo, por ejemplo, porque se espera a alguien, ya que sería motivo de denuncia. En esos casos el conductor debe circular y dejar la plaza libre.

<sup>1747</sup> Es un término equívoco ya que distintivo puede referirse a una viñeta que dan algunos ayuntamientos a conductores que viven en una determinada zona para que puedan estacionar en ella y también se califica como distintivo a la tarjeta de minusválido. Más correcto hubiera sido emplear la palabra “ticket” o “recibo”.

estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo<sup>1748</sup> permitido por la autorización<sup>1749</sup>.

c) En zonas señalizadas<sup>1750</sup> para carga y descarga<sup>1751</sup>.

d) <sup>1752</sup>En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas<sup>1753</sup> con discapacidad<sup>1754</sup>.

<sup>1748</sup> Esta redacción es inadecuada ya que da a entender que, si una persona saca un ticket por media hora y luego está una hora y media, siendo el período máximo autorizado que figura en la ordenanza municipal de dos horas, no está infringiendo la ley ya que no permanece el vehículo estacionado después de las dos horas, que era el tiempo máximo permitido. Debía decir "sobre el tiempo límite que figure en el ticket de estacionamiento".

<sup>1749</sup> El Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en su artículo 7c) autoriza el estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario.

En esas zonas las plazas deben medir 5 x 2,20 m (son para personas con discapacidad que cuentan con un baremo de movilidad reducida) y además disponer de una zona de transferencia de 1,5 x 2,20 m. Esto último está regulado en el art. 35 de la Orden TMA/851/2021. Estacionar en la zona de transferencia sería una infracción grave al obligar a utilizar la silla de ruedas en una zona no protegida del tráfico, mientras que estacionar en la plaza sería infracción leve, ya que, aunque ocasione una enorme molestia y dificultad, no expone a un riesgo cierto al usuario de la silla de ruedas, hasta que se pueda retirar con la grúa el vehículo infractor.

<sup>1750</sup> El Real Decreto 1056/2014, en el artículo 7d) permite la parada o estacionamiento a los vehículos provistos de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Dado que es una norma especial dirigida a un colectivo concreto creemos que prevalecería sobre el TRLTSV siempre que la excepción esté contemplada en una ordenanza municipal.

<sup>1751</sup> Debía haber añadido "excepto los vehículos autorizados por el Reglamento General de Circulación" o algo similar. Es importante señalar que no basta con que el vehículo sea una furgoneta, un furgón o un camión, sino que además debe realizar las tareas de carga o descarga para poder estacionar en esas zonas.

También debiera haber añadido, "en horas de utilización". Si hay un panel complementario que indica un horario, estacionar fuera de ese horario no sería infracción grave y sin embargo este apartado no lo aclara.

En muchos países se establece, en un panel complementario, la longitud máxima de los vehículos en esas zonas y además un período de tiempo, por ejemplo 15 minutos.

Es llamativo que el art. 16 RGCir dedicado a las operaciones de carga y descarga, disponga: "Las operaciones de carga o descarga deberán llevarse a cabo fuera de la vía. Excepcionalmente, cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, ..." Dado que la vía en un poblado, es el espacio entre edificios y comprende la calzada y las aceras, es imposible hacer las operaciones de carga y descarga fuera de la vía, teniendo en cuenta que las zonas de carga y descarga están en la vía, salvo que la empresa o el negocio tengan un muelle de carga y eso sólo se da en los polígonos o parques de naves industriales, en algunos hiper o supermercados o en empresas de reparto. Por eso no se entiende que empiece estableciendo una prohibición total y luego hable de "excepcionalmente" cuando para realizar el 95% de las cargas y descargas se van a utilizar las vías. Además, sería muchas veces imposible hacer las operaciones fuera de la vía, ya que el vehículo va a estar parado o estacionado en ella mientras se bajan y suben las mercancías. Esta norma se estaría adelantando a su tiempo y parece prever la entrega a los comercios de paquetería utilizando drones sin tener que utilizar las vías. Ese mismo art. 16 RGCir indica en su apartado c): "Queda prohibido depositar la mercancía en la calzada, arcén y zonas peatonales" y debiera aclarar si "depositar" comprende colocar la mercancía en el suelo antes de proceder al reparto o si también sería sancionable dejarla delante de un establecimiento para que la introduzca el personal cuando abra.

<sup>1752</sup> Sobran los apartados d) y e) ya que están incluidos en el apartado c) del punto 1. Concretamente el apartado d) es el j) del punto anterior.

<sup>1753</sup> No tiene sentido que aparezca este punto ya que **esta prohibición figuraba en el apartado anterior** y por lo tanto ya estaba incluida. Además, vuelve a estar mal redactado porque se refiere a personas y debiera referirse a los vehículos que transportan personas con movilidad reducida y están provistos de la correspondiente tarjeta de estacionamiento emitida por un ayuntamiento.

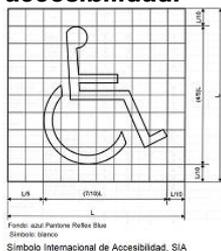
<sup>1754</sup> Debiera decir "personas con movilidad reducida" ya que hay personas con discapacidades que no tienen problemas de movilidad. Aunque la señal vertical y horizontal con el símbolo internacional de discapacitado no es una señal de prohibición sin embargo limita la posibilidad de que paren o estacionen vehículos de personas sin discapacidad. El artículo 7 del TRLTSV indica que los municipios pueden regular el tráfico mediante una ordenanza de movilidad o similar, debiendo prestar especial atención a este tipo de personas.

El Real Decreto 1056/2014, en su artículo 7 dice:

**e) Sobre las aceras<sup>1755</sup>, paseos y demás zonas destinadas al paso<sup>1756</sup> de los peatones.**  
No obstante, los municipios, a través de ordenanza municipal, podrán regular la

1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:

**a) Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.**



A la señal SIA se le puede añadir un panel complementario con una matrícula concreta siempre que así lo autorice la comunidad autónoma o el ayuntamiento y determinados símbolos representando las necesidades de algunas personas, indicando de ese modo que ese estacionamiento está reservado para ellas en exclusiva. Así, si aparece el símbolo internacional de accesibilidad significa que sólo ciertos vehículos adaptados a las necesidades de esas personas pueden estacionar en ese lugar.

El RD 1056/2014 en su art. 7.b) sobre estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad establece que los titulares de la tarjeta de estacionamiento tienen derecho a estacionar en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.

La señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad) no está en el catálogo oficial de señales, aunque sí en la normativa de accesibilidad y en la normativa internacional refrendada por España. Esa señal por sí sola habilita ese espacio como de uso exclusivo para PMR (personas con movilidad reducida que además ostentan la condición/baremo de movilidad reducida) de acuerdo con el RD1056/2014 que incluye y la Orden TMA/851/2021.

J

Por ello, aunque la Convención de Viena sobre señalización Vial, que España no ratificó, pero que se comprometió a respetar en la Ley de Bases de Tráfico y Seguridad Vial de 1989, exige en su Anexo I, sección H,5) la señal S-17 de estacionamiento prohibido junto con la señal SIA, la legislación posterior, incluida la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) que entró en vigor en España el 3 de mayo de 2008 (Instrumento de Ratificación publicado en el BOE de 21 de abril de 2008), junto con su Protocolo Facultativo (Instrumento de Ratificación publicado en el BOE de 22 de abril de 2008), transpuesta a nuestra legislación mediante la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (BOE núm. 184, de 02 de agosto), **no exige** utilizar la señal R-308 de estacionamiento prohibido con un panel complementario S-17 con el texto "excepto minusválidos o excepto discapacitados" y el símbolo con la silla de ruedas.

En los ayuntamientos que cuentan con estas plazas de estacionamiento se suele incluir la frase "retirada grúa" para evitar que sean utilizadas por quienes no tienen ese derecho. Se están popularizando mensajes en esas plazas diciendo algo así: "Sí te gusta esta plaza, quédate con mi discapacidad".

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, establece que tanto las plazas dispuestas en línea, en perpendicular o en diagonal respecto a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el símbolo de accesibilidad para la movilidad (SIA).

En Italia, desde enero de 2019, los agentes de tráfico van a estar provistos de una pistola láser que se puede apuntar al código inserto en la tarjeta, situada en el parabrisas, que identifica que un vehículo está siendo utilizado por un discapacitado motriz. Eso les permitirá conocer de forma inmediata si esa tarjeta está vigente y se ajusta a la normativa. Para ello contarán con acceso a una base de datos donde figuran todas las tarjetas de estacionamiento expedidas a vehículos de discapacitados.

<sup>1755</sup> Nos encontramos con el problema de que una "acera" según la definición número 58 del Anexo I de la Ley, sólo existe en carreteras y por ello no sería infracción estacionar en una vía urbana sobre lo que conoce todo el mundo como "acera" ya que la Ley, aunque las nombra, indica expresamente, al definir las, que no existen en las ciudades.

<sup>1756</sup> Quedaría mejor si dijese "a la circulación de peatones". Como al hablar de parada ya estaba incluido en los apartados b) y j) no debiera volver a aparecer.

**parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas<sup>1757</sup> sobre las aceras<sup>1758</sup> y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones<sup>1759</sup> por ellas, atendiendo a las necesidades de aquéllos que puedan llevar algún objeto voluminoso<sup>1760</sup> y, especialmente, las de aquellas personas que tengan alguna discapacidad<sup>1761</sup>.**

---

<sup>1757</sup> Cuando veamos un vehículo de dos ruedas sobre una acera debemos tener en cuenta que puede haber una ordenanza municipal que lo autorice, aunque siempre existirán ciertas limitaciones.

Pese a que el artículo 121.5) del Reglamento General de Circulación prohíbe la circulación de todo tipo de vehículos sobre las aceras, la Sala de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Supremo, en sentencia de fecha 8 de noviembre de 2010, ha declarado que "al acotar un espacio lateral o parte de la acera que antes era de uso exclusivamente peatonal, para que puedan circular por ella las bicicletas, esta zona deja necesariamente de ser peatonal", por lo que la circulación de bicicletas por las aceras, en las condiciones que recoge la citada sentencia, no infringe el Reglamento General de Circulación.

Así pues, una ordenanza municipal no puede regular la circulación por las aceras excepto si se habilitó una vía ciclista sobre la acera, es decir, una acera-bici convenientemente señalizada.

Los conductores de ciclos que los dejen estacionados sobre una acera, al amparo de una ordenanza municipal, deben llevarla de la mano mientras circulen por la acera hasta el lugar de estacionamiento.

<sup>1758</sup> Dado que **el Anexo I de esta ley define a la acera** (definición 58) y al paseo (en definición 59) como zonas reservadas **al tránsito y a la circulación** de peatones respectivamente, el ciclista que pueda estacionar en una acera o un paseo, basándose en lo dispuesto en una ordenanza municipal, está obligado a descender de la bicicleta antes de subir a la acera o entrar en el paseo y circular con ella de la mano para hacer una parada o estacionarla. Por eso sería conveniente que estas dos definiciones se utilizase la palabra "preferentemente" antes de "al tránsito y a la circulación".

Algunas ciudades permiten, bajo ciertas condiciones, parar y estacionar en aceras con, al menos, tres metros de anchura, a vehículos de 2 ruedas.

<sup>1759</sup> Lo que indica es que, por ejemplo, en el caso de los patinetes eléctricos no se pueden dejar abandonados de cualquier manera sobre las aceras.

<sup>1760</sup> Se debería contemplar la posibilidad de que pudiesen parar o estacionar los ciclomotores y ciclos de motor que entregan mercancías a domicilio (por ejemplo, comida) y por el tiempo estrictamente necesario para efectuar dicha entrega.

El art. 121.2) RGCir dispone: "Sin embargo, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitible, por la calzada:

"a) El que lleve algún objeto voluminoso o empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor, si su circulación por la zona peatonal o por el arcén pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones".

Según este apartado un ciclista puede caminar por la calzada sujetando su bicicleta si considera que estorba a los demás peatones si hace lo mismo por la acera.

<sup>1761</sup> Y aquí una vez más deben tener en cuenta lo dispuesto en la Orden TMA/851/2021, por el que se aprueba el Documento Técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados.

f) Delante<sup>1762</sup> de los vados<sup>1763</sup> señalizados correctamente.<sup>1764</sup>

<sup>1762</sup> Aquí pueden entrar en conflicto dos derechos, el de parar (no de estacionar) delante de un vado y el derecho de las personas que viven en un edificio a entrar y salir utilizando o no el vado. Imaginemos a un conductor que se detiene dos minutos delante de un vado señalizado debidamente para bajar una maleta de un vehículo y en ese momento otro conductor quiere entrar en el garaje del edificio. No parece muy adecuado que el conductor que está haciendo la parada le diga al otro que todavía dispone de un minuto del plazo de los dos que le otorga la legislación, y por ello debiera indicarse que cuando se efectúa una parada delante de un vado debe finalizarla y marcharse tan pronto como otro conductor amparado por el derecho a utilizarlo, quiera ejercer ese derecho.

El art. 91.2.b) RGCir considera parada (o estacionamiento) que constituye un obstáculo a la circulación el impedir la incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado y su apartado 3 señala que es una infracción grave. Debiera aclarar que esto incluye a los vehículos estacionados delante de un garaje que impiden el acceso o la salida del mismo.

Aunque el art. 94.2.f) RGCir prohíbe estacionar delante de un vado debidamente señalizado, ese mismo artículo excluye expresamente en su apartado 3, que hacerlo constituya una infracción grave, ya que sólo tienen esa consideración algunas conductas contempladas en el apartado 1. Por eso sería muy conveniente calificar esta infracción de forma específica como grave tanto en el art. 94.3) RGCir como en el 76.d) TRLTSV y no tener que acudir, por ejemplo, al art. 94.1.c) RGCir, que considera infracción grave parar (o estacionar) en la parte de las vías reservados exclusivamente para el servicio de determinados usuarios o al concepto general establecido en el art. 76.d) TRLTSV que considera una infracción grave parar o estacionar obstaculizando gravemente la circulación.

Lo que no está permitido es que el propietario del garaje lo utilice como estacionamiento, ya que supondría utilizar un espacio público para un beneficio privado.

<sup>1763</sup> En caso de no obstaculizar gravemente la circulación, es decir, si sólo ocasiona molestias, pero no impide el acceso o salida de las personas al ocupar, por ejemplo, una parte del espacio delante de una puerta exterior de un edificio o de un vado, tendría la consideración de infracción leve. También sería leve si, por ejemplo, si una motocicleta estacionase al lado de una isleta delimitadora del vado y el vehículo que accede o sale al garaje sólo tuviese que abrirse más para evitar el obstáculo que supone la moto. Pero si una persona no pudiese entrar en la casa porque un vehículo estacionado lo impide, el titular de ese vehículo sería denunciado por obstaculizar gravemente la circulación. También sería grave obligar a los beneficiados por la señal vado a hacer varias maniobras para poder entrar o salir.

Obtener una licencia municipal de vado no implica convertirse en el propietario de un trozo de estacionamiento delante del garaje, que es un bien público, sino que sólo se consigue **el derecho a su uso**, para entrar o salir con un vehículo. Es decir, todo el mundo tiene prohibido estacionar en un vado permanente, incluso el propietario del edificio en que esté. En el caso de que uno de los conductores con derecho a la utilización del garaje se encuentre con un vehículo estacionado en el vado, puede contactar con el Ayuntamiento y pedir su retirada con una grúa.

En algunas ocasiones existe un semáforo en la esquina de una calle que ocasiona retenciones en el tráfico y que hace que estén detenidos algunos vehículos mientras cambia a verde. En ese caso un vehículo, puede verse impedido de acceder o salir del garaje, aunque éste cuente con la señalización de vado, y en esos casos, sería conveniente que se pudiese colocar una cuadrícula amarilla sobre la calzada, en la entrada del vado, para que los vehículos no quedasen allí detenidos.

<sup>1764</sup> El vado tiene que tener autorización municipal. No sirve que ponga, por ejemplo, en la puerta o persiana del local o comercio: "prohibido aparcar". El anterior RGCir aprobado por RD 13/1992, en su artículo 91.2a) consideraba parada o estacionamiento que obstaculizaba gravemente la circulación: "cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos, personas o animales", sin exigir que existiese vado señalizado.

Si no hay vado y se circula con un automóvil por la acera, se podría denunciar por infracción al artículo 121.5) RGCir que señala: "La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales".

Tengamos en cuenta que el art. 93.2) RGCir señala respecto a las Ordenanzas Municipales que: "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales **oponerse**, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento", sabemos todos que una licencia de vado implica el derecho a circular por el tramo de acera que tiene acceso desde el garaje a la calzada y por eso debería corregirse este artículo del Reglamento General de Circulación, añadiendo "excepto, cuando se cruce la acera desde un vado a la calzada".

En 2013 una sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de la que se hizo eco "Automovilistas Europeos Asociados", señaló que: "lo que permite el abono del vado es que ante la infracción de la exclusividad que concede la licencia, se solicite el auxilio de la policía municipal para la sanción y, en su caso, retirada del vehículo, pero ello no implica que se autorice a cualquiera a impedir el normal uso de un garaje, cercenando así las facultades inherentes al dominio". En este caso, una persona dejó un vehículo bloqueando un garaje durante dos horas

**g) En doble fila.** <sup>1765</sup>

<sup>1766</sup> (Estacionar fuera de la línea delimitadora del estacionamiento).

<sup>1767</sup> (Otras prohibiciones municipales).

<sup>1768</sup> (Prohibido estacionar delante de un hidrante).

<sup>1769</sup> (Prohibido estacionar a menos de .... metros de un cruce).

---

desoyendo las peticiones de la persona afectada, incluso ante la presencia de la Guardia Civil y fue condenada por una falta de coacción prevista en el artículo 620.2 del Código Penal a una multa de 20 días y al pago de las costas ya que el tribunal consideró que no se trataba de una incomodidad transitoria.

Tengamos en cuenta que, los agentes de la autoridad, en primer lugar, deberían contactar con la persona que obstaculiza, ya que la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad señala en su artículo 53.1 que una de sus misiones es: "Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello".

Si una persona estaciona un vehículo en la puerta de una casa, que por ejemplo carezca de acera, dificultando o impidiendo la entrada y salida de sus moradores, la Guía de Infracciones de Tráfico de 11.06.2018 considera **infracción grave, de acuerdo con el art. 39 TRLTSV y 91 RGCir** "Estacionar el vehículo constituyendo un peligro u **obstaculizando gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales**" pero eso no impide que pueda ser considerado un delito de coacción.

En caso de existir una línea continua amarilla que impidiese estacionar, pero no existiese vado, procedería la denuncia por mal estacionamiento, pero no la retirada del vehículo si no supusiese un obstáculo grave a la circulación general.

En cualquier caso, recordemos que el art. 39.4 del TRLTSV y el art. 93 RGCir indican que "El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal".

<sup>1765</sup> Tendría que indicar: "salvo en el caso de los vehículos prioritarios o de vehículos de auxilio vial en vías públicas durante la retirada de vehículos" o simplemente indicar "salvo excepciones reglamentarias".

<sup>1766</sup> Si al hacerlo provoca un accidente con daños a terceros puede verse obligado a pagar fuertes indemnizaciones. Se observa, a menudo que los vehículos Smart o similares estacionan en perpendicular en zonas donde se estaciona en paralelo a la acera. Al invadir ligeramente la calzada pueden ocasionar accidentes.

<sup>1767</sup> Este artículo cita dos veces las ordenanzas municipales y debería incluir un apartado general indicando "y cuando lo prohíba la ordenanza municipal correspondiente". Así, por ejemplo, el Art. 59 de la Ordenanza de Movilidad de Madrid establece con carácter general que "En las vías de un solo sentido de circulación, y siempre que no hubiera señalización en contrario, el estacionamiento se efectuara a ambos de la calzada, siempre que se deje una anchura para la circulación no inferior a la de un carril de tres metros".

<sup>1768</sup> Debiera añadirse que se prohíbe estacionar delante de un hidrante ya que puede ser utilizado para combatir un incendio.

Los hidrantes se instalan en áreas y vías de uso público, habitualmente conectados a la red pública de agua y utilizados como fuente de abastecimiento de agua para los bomberos. Si están conectados al sistema de abastecimiento de agua propio de algún edificio singular y sus características de presión y caudal lo permiten, también podrán utilizarse para uso directo de la lucha contra el fuego. Su instalación está regulada por el CTE - DB SI (Código Técnico de Edificación – Documento Básico Seguridad Incendio) a partir de septiembre de 2006. Véase el Código Técnico de la Edificación vigente aprobado por Real Decreto 314/2006 (BOE 28.03.2006).

<sup>1769</sup> Debiera prohibirse en el RGCir estacionar a menos de determinada distancia de una intersección (en los Países Bajos o Alemania está prohibido estacionar a menos de 5 m de un cruce) o delante de la salida de vehículos de servicio de urgencia, aunque en estos casos la autoridad municipal debe procurar que estén debidamente señalizados indicando que está prohibido estacionar.

El Código de la Circulación de 1934 establecía en su art. 48.c): "Se prohíbe el estacionamiento de vehículos a distancia menor de cinco metros de una esquina, cruce o bifurcaciones y frente a las puertas de edificios de concurrencia pública".

En España la norma 8.1-IC, señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, dispone en su apartado 7.10.2: "Si estuviera permitido el estacionamiento en el poblado, se prohibirá desde al menos 10 m antes del paso para peatones". Recordemos que esta Norma según el Anexo I del RGCir forma parte del Catálogo Oficial de Señales. También la Norma 3.1-IC, trazado de la Instrucción de Carreteras, contempla en su apartado 3.2.8 la necesidad de que se mantenga la visibilidad de cruce en una intersección. Es lo que se conoce como triángulo de visibilidad,

<sup>1770</sup> (Prohibido dejar menores o animales en un vehículo si eso puede suponer un peligro para sus vidas).

<sup>1771</sup> (Abandono involuntario de menores en áreas de servicio o de descanso).

<sup>1772</sup> (Prohibido estacionar en sentido contrario).

<sup>1773</sup> (Prohibición de estacionar en zona de estacionamiento exclusivo de una empresa o de un particular).

---

que es la zona libre de obstáculos, que permite a los conductores que acceden simultáneamente a una intersección a nivel verse mutuamente a una distancia tal que permita la maniobra de cruce con seguridad.

<sup>1770</sup> Debiera prohibirse el dejar niños solos dentro de un vehículo o incluso animales, en ciertas circunstancias. El Código de la Circulación francés castiga el alejamiento del vehículo donde ha quedado un animal si eso representa un peligro de accidente para el propio animal. Aunque pensado para el transporte de ganado es de aplicación a los animales domésticos. Si un animal falleciese por un golpe de calor, la legislación contra el maltrato animal sería la preferente.

Si se deja una ventana del vehículo entreabierta se debe impedir que el animal asome la cabeza o que alguien pueda introducir un brazo por ella.

Romper el cristal de un coche para salvar a un animal puede conllevar una denuncia por daños a la propiedad de terceros que, como consecuencia, puede acabar en pena de prisión (6 a 24 meses) si los daños superan los 400 euros. Si no, la sanción será una multa de uno a tres meses.

¿Qué hacer si vemos un animal abandonado dentro de un coche? En el caso de que encontremos a un animal "abandonado" dentro de un coche lo que debemos hacer es llamar a la Policía o a la Guardia Civil para que ellos sean quienes actúen. Se debe actuar rápido y llamar al 112 porque el animal podría morir en cuestión de minutos. El 25.06.2019, la policía de Wiltshire (Inglaterra) difundió un video del rescate de un perro que había sido dejado durante horas dentro de un vehículo y que estaba en peligro por el calor dentro del habitáculo. El agente no dudó en romper el vidrio y rescatar al animal. Las redes sociales elogiaron la conducta de la policía y la multa de 50 £ impuesta al propietario del perro fue destinada a la asociación protectora de animales local.

<sup>1771</sup> Aunque, por suerte, no es frecuente, a veces los adultos olvidan menores en áreas de servicio. Por eso no se comprende que el TRLTSV en su art. 10.2 diga "El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación" y sin embargo no comente la necesidad de que los adultos deben comprobar que los pasajeros menores de edad están dentro del vehículo antes de continuar viaje después de estar detenidos, por ejemplo, en una estación de servicio.

El diario digital "20 minutos" en su edición de fecha 28.07.2018 informa que la Guardia Civil de Burgos localizó en Armiñón (Álava) a los padres, de nacionalidad suiza, de una menor de 16 años que quedó olvidada en la estación de servicio de Quintanapalla, al no darse cuenta de que mientras repostaban la chica había descendido del vehículo a pasear al perro.

El periódico digital alemán "bild.de" comenta el 04.06.2018 que unos padres se olvidaron de su hija de 8 años en una estación de servicio en la A5 en Baden-Württemberg. Se dieron de cuenta a los pocos minutos y avisaron a la policía. Alegaron que la niña era muy callada.

Ese mismo diario informaba el 02.04.2018 que un padre que se dirigía a la costa con sus dos hijas las dejó olvidadas en una estación de servicio de Baviera en Holzkirchen-Süd (A8). Se dio cuenta casi 400 km después. También relata el caso ocurrido el 05.08.2017 en el que unos menores bajaron del vehículo en un atasco producido por un accidente en la A3 en dirección a Fráncfort y los padres continuaron viaje sin darse de cuenta de que habían quedado fuera.

<sup>1772</sup> Está prohibido estacionar, en sentido contrario, en el lado izquierdo de una vía de doble sentido. El RGCir, señala en el art. 90.2) que: "Cuando en vías urbanas tenga que realizarse (el estacionamiento) en la calzada o en el arcén, se situará el vehículo lo más cerca posible de su borde derecho, salvo en las vías de único sentido, en las que se podrá situar también en el lado izquierdo". Esta infracción tiene carácter leve y se sanciona con 80 € de multa.

Además, si el conductor tuvo que atravesar una línea continua para estacionar del otro lado, la infracción pasa a ser grave y se sanciona con 200 €. Finalmente, si circuló en sentido contrario, la multa pasa a ser muy grave y además de una multa de 500 € al conductor se le retirarán 6 puntos.

<sup>1773</sup> Una Ordenanza Municipal puede permitir que una empresa pueda disponer de una plaza o plazas permanentes delante de su negocio tras pagar la tasa correspondiente. Incluso adjudicar una plaza a una determinada matrícula que figurará en un panel complementario.

<sup>1774</sup> (Prohibición de desestacionar).

<sup>1775</sup> (Uso privativo de la vía pública).

## Sección 8.<sup>a</sup> Cruce de pasos a nivel y puentes levadizos<sup>1776</sup>

### Artículo 41. Normas generales.

1. El conductor debe **extremar la prudencia**<sup>1777</sup> y reducir la velocidad al aproximarse a un paso a nivel o a un puente levadizo<sup>1778</sup>.
2. El usuario que al llegar a un paso a nivel o a un puente levadizo<sup>1779</sup> lo encuentre cerrado<sup>1780</sup> o con la barrera o semibarrera en movimiento, debe detenerse en el carril correspondiente hasta que tenga paso libre<sup>1781</sup>.
3. El cruce de la vía férrea debe realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que, por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.

---

Ver: [http://www.aytolalaguna.com/detalle\\_tramites\\_la\\_laguna.jsp?DS59.PROID=224730](http://www.aytolalaguna.com/detalle_tramites_la_laguna.jsp?DS59.PROID=224730).

<sup>1774</sup> En algunas ciudades se colocan carteles prohibiendo, en una franja horaria, "desaparcar" los vehículos durante la celebración de carreras deportivas ya que de hacerlo interrumpirían la carrera. Esa exigencia de no poder desestacionar debiera estar contemplada en la ordenanza de movilidad del ayuntamiento.

Hubiera sido mejor que indicasen que la vía quedaba cerrada al tráfico y no se podían mover los vehículos.

<sup>1775</sup> El uso privativo o el uso especial de la vía pública siempre está sujeto a una autorización o concesión administrativa, por ejemplo, cuando un ayuntamiento autoriza a un conductor con movilidad reducida, en posesión de una tarjeta de **aparcamiento para discapacitados, a tener una plaza de aparcamiento reservada de forma personal**. Las condiciones particulares para esta reserva las tiene que hacer el ayuntamiento de acuerdo con lo dispuesto en el art.35 de la Orden TMA/851/2021. Una vez concedida la plaza **el Ayuntamiento deberá pintarla y señalizarla con la matrícula del vehículo**. Véase la [Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas](#).

<sup>1776</sup> No se entiende como no se reformó el título de esta sección, en el texto refundido, sustituyendo "puentes levadizos" por "puentes móviles". El Reglamento General de Circulación de 2003 abandonó el término "puente levadizo" que figuraba en el RGCir de 1992 y pasó a denominarlos "puentes móviles", lo que es lógico ya que además de los levadizos existen los giratorios, que son aquellos en los que la plataforma se mueve lateralmente. También la Orden de 28 de diciembre de 1999, (sustituida por la Orden FOM/534/2014) por la que se aprobó la norma 8.1-IC, señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras, ya se refería en su apartado 9.2 a "puentes móviles".

<sup>1777</sup> Mientras el art. 10 TRLTSV habla de "prudencia", este artículo exige que la prudencia sea extrema, lo que implica que debe estar especialmente atento también a las posibles conductas imprudentes de otros usuarios de la vía.

<sup>1778</sup> No se aprovechó para poner "puente móvil".

<sup>1779</sup> También debía indicar "puente móvil".

<sup>1780</sup> Este apartado está mucho mejor redactado que el apartado 1 del art. 96 RGCir que se ocupa parcialmente de lo mismo, ya que se olvida de los puentes móviles: "Ningún usuario de la vía deberá penetrar en un **paso a nivel** cuyas barreras o semibarreras estén atravesadas en la vía o en movimiento para levantarse o colocarse atravesadas, o cuando sus semáforos impidan el paso con sus indicaciones de detención".

La Ley tendría que cambiar "puente levadizo" por "puente móvil" e incluir "semáforo" después de cerrado. Una redacción más adecuada sería "El usuario que al llegar a un paso a nivel o a un puente móvil lo encuentre cerrado por las indicaciones de un semáforo o con la barrera o semibarrera en movimiento, ...".

Aunque el RGCir se olvida de los puentes móviles, el TRLTSV indica con claridad que también es de aplicación en ellos.

<sup>1781</sup> En Alemania añaden que también debe detenerse cuando "un operario de los ferrocarriles muestre una señal de detención o una luz roja, o se escuche la bocina de un tren que se aproxima" (art.19 StVO).

#### 4. Los pasos a nivel y puentes levadizos estarán debidamente señalizados<sup>1782</sup> por el titular de la vía.

#### Artículo 42. Bloqueo de pasos a nivel.

#### Cuando por razones de fuerza mayor<sup>1783</sup> un vehículo quede detenido en un paso a nivel<sup>1784</sup> o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor<sup>1785</sup> está

<sup>1782</sup> Mientras que para los pasos a nivel existen varias señales de peligro: "Paso a nivel con barreras", "Paso a nivel sin barreras", "Situación de un paso a nivel sin barreras", "Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea"; en el caso del puente "levadizo" sólo existe la de peligro que indica "Puente móvil". Además, comparten, en ambos casos, las señales de proximidad, aproximación y cercanía.

En España no se utiliza en la señal P-11 que indica "situación de un paso a nivel sin barreras" el término "cruz de San Andrés", que sí se utiliza en la gran mayoría de los países. Recordemos que tampoco utilizamos normativamente el término "paso de cebra".

<sup>1783</sup> El DLE la define como "fuerza que, por no poderse prever o resistir, exime del cumplimiento de alguna obligación" y no parece muy adecuado incluir este término ya que la circunstancia de poder quedar atrapado en las vías puede preverse.

El art. 1105 del Código Civil se refiere, aunque no la mencione expresamente, y juntamente con el caso fortuito, a la fuerza mayor cuando establece que: "Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y de los en que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables".

La fuerza mayor es un concepto jurídico indeterminado cuyo contorno ha sido concretado por la doctrina jurisprudencial (así sentencias de la Sala 3ª del Tribunal Supremo de 3 de marzo de 1998 o de 29 de junio de 1998 o de la Sala 4ª del mismo Tribunal de 27 de diciembre de 2001 y las que en ellas se citan) con fundamento en la existencia de las notas de ajenidad respecto del afectado, imprevisibilidad e inevitabilidad tanto del hecho en sí como de sus efectos perniciosos para el perjudicado ( STS, Sala 3ª, de 24 de febrero de 1999). Exige:

**1º Imprevisibilidad de la acción.** Este es un elemento importante en la calificación del acto. Debe producirse un acontecimiento impensado, entendido como imposibilidad circunstancial de prevenirlo.

**2º Inevitabilidad de la acción.** Al igual que en el anterior, este es elemento decisivo para la catalogación del acto como fuerza mayor para el caso de que sea previsible. El acontecimiento debe ser irresistible o inevitable, de imposible control o evitación, ya en su producción como en sus efectos.

Es parecer mayoritario entender por fuerza mayor aquellos sucesos que no guardan ninguna relación con la circulación; el Auto de AP Madrid, sec. 21ª, núm. 297/2006, de 7 de junio (EDJ 2006/335499), indicó que por fuerza mayor se ha de entender aquel evento externo y extraño al círculo o ámbito de la propia circulación, por lo que el concepto de fuerza mayor, aplicado al ámbito de la circulación de un vehículo de motor, es más restringido que el genérico a que se refiere el art. 1105 CC.

En parecidos términos se pronunció el Auto de AP Badajoz, sec. 3ª, núm. 35/2006, de 9 marzo (EDJ 2006/37897), que insistió en que la exclusión de la responsabilidad ha de quedar circunscrita a aquellos sucesos que sean de tal naturaleza que ninguna relación guarden con la mecánica normal de la circulación y de la conducción propiamente dicha.

No se consideran casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Como ha declarado la Sentencia de AP Guipúzcoa, sec. 2ª, núm. 33/2014, de 11 de marzo (EDJ 2014/147391), "no se puede pretender que el hecho de que el vehículo causante estuviese en garantía y hubiese sido revisado, exonere al conductor de su responsabilidad frente a la víctima, con independencia de aquél pueda formular reclamación contra quien entienda responsable de la garantía del buen funcionamiento del vehículo".

Por ello debiera limitarse a decir "cuando por cualquier causa involuntaria" ya que puede quedar inmovilizado por una causa que no sea "fuerza mayor".

La ley y los reglamentos no prestan atención a la auténtica "fuerza mayor" y eso lleva a que no se prepare a los conductores como deben comportarse, por ejemplo, en caso de un terremoto, de una riada o cuando hay peligro de caída de árboles por un temporal. Debemos recordar que en esos casos los daños del vehículo no están cubiertos por el seguro, aunque se hace cargo el Consorcio de Compensación de Seguros.

<sup>1784</sup> La distancia de frenado de un tren rápido que circule a 200 km/h es de aproximadamente 2 km.

<sup>1785</sup> Aquí la ley le da al conductor un poder semejante al capitán de un barco o al piloto de un avión. Pero no contempla la posibilidad de que una persona de, por ejemplo, 75 años conduzca un vehículo y lleve de acompañante a su hijo de 40, ya que obligaría a una persona bastante mayor a hacerse cargo de la situación

**obligado** a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo<sup>1786</sup> y para dejar el paso libre en el menor tiempo posible<sup>1787</sup>.

Si no lo consiguiese<sup>1788</sup>, **adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que, tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por raíles, como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.**

## **Sección 9.ª Utilización del alumbrado**<sup>1789</sup>

### **Artículo 43. Uso obligatorio**<sup>1790</sup>.

- 1. Los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol<sup>1791</sup> o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel<sup>1792</sup>, deben llevar encendido el alumbrado que corresponda, en los términos que reglamentariamente<sup>1793</sup> se determine.**

---

*cuando al menos parte de las actuaciones previstas en este artículo las haría mejor el acompañante, por eso debiera decir “el conductor y, si fuera más conveniente, los acompañantes”.*

<sup>1786</sup> *No tiene sentido esta redacción ya que está obligando a desalojar el vehículo si cae la carga dentro del paso a nivel cuando a lo mejor el vehículo ya está alejado de las vías. Debiera indicar que si se produce la caída de la carga el conductor debe continuar su camino hasta salir de las vías y luego procurar retirar la carga.*

*Aquí parece indicar que el conductor puede dar órdenes a los pasajeros para que abandonen el vehículo y que, si no da esas órdenes, independientemente de que le obedezcan o no, sería sancionado por no cumplir con esa obligación. Lo que no indica con claridad es que los pasajeros deben evacuar el vehículo lo antes posible y en la medida de lo posible deben ayudar a desplazarlo fuera de las vías. Debiera preverse una sanción para los pasajeros cuando tarden más de lo necesario en desalojar el vehículo y cuando no ayudan a retirarlo de las vías.*

<sup>1787</sup> *Según este apartado el conductor debe proceder a empujarlo o tratar de arrancarlo para apartarlo de las vías. Está claro que puede pedir ayuda a los pasajeros, si viajasen con él.*

<sup>1788</sup> *Hemos visto como el conductor y los pasajeros deben, **antes de intentar advertir a los maquinistas** de los trenes que se aproximen, tratar de empujar el vehículo fuera de las vías y si no lo consiguen es cuando deben advertir esa circunstancia y eso no tiene mucho sentido ya que un pasajero podría desde el primer momento tratar de avisarlos mientras los demás tratan de apartar el vehículo, dado que además el conductor puede seguir al volante para facilitar la salida de las vías.*

<sup>1789</sup> *Ver Reglamento CEPE/ONU núm. 48, sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa (DOUE núm. L 135, de 23 de mayo).*

<sup>1790</sup> *Véanse los artículos 98 a 105 del RGCir. El Código de Circulación de 1934 detallaba mucho más la utilización de las luces en horario nocturno, ya que disponía: “Artículo 54. Las luces deben estar encendidas: Del 30 de septiembre al 30 de abril, desde media hora después de la puesta del Sol hasta media hora antes de la salida del mismo. Del 1 de mayo al 1 de octubre, desde una hora después y hasta una hora antes, respectivamente, de la puesta y salida del Sol.”*

<sup>1791</sup> *La Ley utiliza esta expresión una vez y nunca utiliza “de noche”. El RGCir utiliza la expresión “de noche” 11 veces, “por la noche” 1 vez, “entre el ocaso y la salida del sol” 6 veces y “entre la puesta y la salida del sol” 4 veces. El RGCir debiera decir: “entre el ocaso y el orto” y reservar “salida” sólo cuando se utilizase conjuntamente con “puesta”.*

*Recordemos que un astro, y el Sol en particular, está en el orto cuando atraviesa el plano del horizonte y pasa a nuestro hemisferio visible. Esto determina el comienzo del día. Por otro lado, el Sol está en el ocaso cuando atraviesa el plano del horizonte y pasa de nuestro hemisferio visible al no visible. Esto determina el fin del día.*

*En definitiva, la duración del día está entre el orto e el ocaso.*

<sup>1792</sup> *Si un conductor utiliza un paso inferior donde no está colocada la señal S-5 (túnel) no está obligado a utilizar el alumbrado durante el día ya que la ley exige la existencia de esa señal para que sea obligatorio el alumbrado.*

<sup>1793</sup> *Artículos 98 al 105 del Reglamento General de Circulación.*

**2. También deben llevar encendido durante el resto del día<sup>1794</sup> el alumbrado que reglamentariamente<sup>1795</sup> se establezca:**

<sup>1796</sup> (Luces de circulación diurna).

<sup>1797</sup> (Instalación de luces led).

**a) Las motocicletas<sup>1798</sup>.**

---

<sup>1794</sup> Sobra la frase "el resto del día", debería ser sustituido por "las horas diurnas" o "durante el día".

El TRLTSV sigue sin contemplar el uso obligatorio de luces diurnas en los turismos. En algunos países son obligatorias siempre y en otros como en el caso de Italia, se tienen que utilizar fuera de los centros habitados.

Se trata de un sistema luminoso para ser visto (seguridad activa) que se enciende de forma automática con el arranque, siempre y cuando las luces de posición o de cruce no funcionen.

La Unión Europea mediante la Directiva 2008/89/CE de la Comisión, que modificó la Directiva 76/756/CEE del Consejo, obligó a los fabricantes a instalar el sistema LCD-DRL en los vehículos de cuatro ruedas a partir del 07 de febrero de 2011, y desde el 7 de agosto de 2012 (18 meses más tarde) en autobuses y camiones. En caso de no hacerlo se les denegaría la homologación CE o la nacional.

A partir del 14 de enero de 2011, hay que incluir en la tarjeta ITV las luces diurnas vengan de serie o no. Si se colocan con posterioridad sin venir de serie hay que aportar un certificado de conformidad del fabricante indicando que se pueden instalar en el vehículo, un certificado de taller indicando que el montaje es correcto, luego ir a un laboratorio de reformas (INTA), IDIADA, etc. o a una consultora de homologaciones para conseguir el "informe de conformidad" (se trata de un certificado que corrobora la homologación de los faros y que su montaje es correcto) y superar como favorable la inspección en una estación ITV. Entonces, la reforma figurará en la tarjeta ITV y se podrá circular sin problemas.

Se deben respetar estas cotas en las luces LCD-DRL no integradas dentro de los grupos ópticos:

- Altura máxima desde el suelo: 1.500 mm
- Altura mínima desde el suelo: 250 mm
- Distancia máxima desde el lateral: 400 mm
- Separación mínima entre plafones: 600 mm

Los faros o luces han de cumplir la normativa contenida en el Reglamento ECE R87, y la instalación en el Reglamento ECE R48. Esta última especifica que las luces han de colocarse dentro de unas cotas determinadas, inhibiéndose con la luz de posición, y han de funcionar con el motor encendido desde el arranque.

<sup>1795</sup> Artículo 104 del Reglamento General de Circulación.

<sup>1796</sup> La Instrucción 15/S-140/V-112 de la DGT permite la utilización en vehículos de la categoría L (ciclomotores de dos o tres ruedas, motocicletas con o sin sidecar, vehículos de tres ruedas, cuatriciclos ligeros y cuatriciclos distintos de los anteriores) de luces de circulación diurna (LCD o Daytime Running Lights- DRL) (son distintas a las luces de cruce), cuando se den adecuadas condiciones de visibilidad, y también autoriza a que la luz de posición delantera sea de color ámbar.

En varios países europeos, como es el caso de Finlandia o Suiza, es obligatorio llevar permanentemente encendidas las luces de conducción diurna, en la mayoría de los vehículos, independientemente de las condiciones atmosféricas.

<sup>1797</sup> Sólo se pueden montar luces LED en aquellos vehículos que ya las traigan instaladas de fábrica, pues disponen de una óptica diseñada para este tipo de fuente de luz (cumplimiento de la ECE 128). En el caso de la iluminación interior si está permitido instalar una luz LED independientemente de la óptica. Según la normativa actual es necesaria la homologación conjunta de la lámpara y la óptica.

<sup>1798</sup> La Instrucción 15/S-140/V-112 de la DGT de fecha 28.10.2015, dispone que no procede denunciar a los conductores de motocicletas que de acuerdo con el art. 104.a) RGCir, están obligadas a llevar encendida la luz de corto alcance o cruce durante el día, si tienen activada la luz de circulación diurna. Esta excepción sólo se aplica a los supuestos de circulación en condiciones adecuadas de visibilidad. En el resto, sigue siendo necesario seguir circulando con la luz de corto alcance o de cruce.

Por lo de ahora no se obliga a que los ciclomotores circulen con la luz de cruce durante el día, aunque sí en otros países, como es el caso de Bélgica.

- b) Los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario<sup>1799</sup> al normalmente utilizado<sup>1800</sup> en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril que les esté exclusivamente reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido.**
- 3. También es obligatorio utilizar el alumbrado<sup>1801</sup> que reglamentariamente se establezca cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales<sup>1802</sup> que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla<sup>1803</sup>, lluvia intensa, nevada, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga<sup>1804</sup>.**
- 4. Las bicicletas<sup>1805</sup>, además, estarán dotadas de (los)<sup>1806</sup> elementos reflectantes homologados<sup>1807</sup> que reglamentariamente<sup>1808</sup> se determine. Cuando circule por (una)<sup>1809</sup> vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado<sup>1810</sup>, el conductor de bicicleta<sup>1811</sup> debe llevar colocada, además, alguna prenda o elemento reflectante<sup>1812</sup>.**

<sup>1799</sup> El TRLTSV está mejor redactado que el RGCir ya que indica que **son los vehículos** los que deben llevar el alumbrado encendido mientras que el RGCir en su art. 40 (carriles reversibles) y en el 41 (carriles de utilización en sentido contrario al habitual) señala que **son los usuarios o conductores** los que deben llevar el alumbrado encendido.

<sup>1800</sup> El art. 41.1) del RGCir añade otros conductores que deben llevar encendida la luz de sus vehículos. "Los conductores de los vehículos **que circulen por carriles destinados al sentido normal de circulación contiguos al habilitado para circulación en sentido contrario al habitual**, también llevarán encendida la luz de corto alcance o cruce, al menos, tanto de día como de noche".

<sup>1801</sup> Debiera haber añadido "o prendas retrorreflectantes". y aclarar que este apartado está pensado para todos los usuarios de la vía.

<sup>1802</sup> Art. 106 (condiciones que disminuyen la velocidad) y 107 (inutilización o avería del alumbrado) del RGCir.

<sup>1803</sup> El Código de Circulación de 1934, en su art. 54 habla de "niebla o cerrazón".

<sup>1804</sup> La circulación sin hacer uso del alumbrado reglamentario constituye infracción grave según el artículo 76.e) del TRLTSV, salvo que se trate de bicicletas, en cuyo caso la infracción será leve, tal como indica el art. 75.a).

<sup>1805</sup> Aunque están homologadas las luces alimentadas por dinamo no son aconsejables pues cuando no están en movimiento no emiten ningún tipo de luz permaneciendo casi invisibles en la oscuridad a otros vehículos, por ello es mejor que funcione con una batería o acumulador e incluso se aconseja llevar una linterna por si se avería.

<sup>1806</sup> Falta la palabra "los" en el texto de la ley.

<sup>1807</sup> La Instrucción 18, de 06.03.2018 de la DGT autoriza la instalación de luces parpadeantes en las bicicletas siempre que no deslumbren a otros conductores.

<sup>1808</sup> Artículo 22 al 24 del Reglamento General de Vehículos.

<sup>1809</sup> Falta la palabra "una". Se ve claro si cambiamos vía interurbana por calle y decimos: "cuando circule por calle", ya que nos resultaría una expresión extraña.

<sup>1810</sup> No es obligatorio llevar encendidas las luces de la bicicleta cuando no sea preciso el alumbrado, pero hay que tener en cuenta que, si circula por un túnel, en ese caso si es obligatorio el alumbrado. Está de moda llevar luces rojas intermitentes situadas en la parte trasera o en un cinturón en el propio cuerpo del ciclista. Esto no estaba autorizado ya que no figuraba en el art. 22.4) del RGV que se ocupa de la iluminación de las bicicletas. También el art. 15.2) RGV recuerda que "Ninguna luz instalada en un vehículo será intermitente o de intensidad variable, a excepción de las indicadas en la reglamentación [...]". No se vería afectada la luz que va en el propio cuerpo del ciclista.

Pero después de una denuncia de la ATGC de fecha 24.02.2018 a un ourensano de 78 años, por circular en bicicleta con una luz trasera roja e intermitente y la repercusión que tuvo en las redes sociales, la DGT aprobó el 06.03.2018, la Instrucción 18/S-146 en la que basándose en que el RGV no existe, al ocuparse de los ciclos, una obligación expresa de que las luces sean de tipo fijo, a diferencia de lo que sucede en el art. 15.2 para los vehículos de motor, considera que las "luces parpadeantes" para bicicletas no pueden ser objeto de denuncia a la normativa de tráfico y seguridad vial siempre que no produzcan deslumbramiento al resto de los usuarios de la vía.

<sup>1811</sup> Debía haber puesto "ciclo".

<sup>1812</sup> No se refiere al chaleco, sino a "alguna prenda". Una prenda reflectante es la que lleva el ciclista en la ropa, en los brazos o en las piernas (valen los brazaletes, las tiras reflectantes o incluso zapatillas con reflectantes) porque se refiere a que es el "conductor de bicicleta", y no la propia bicicleta, quien ha de llevarlo, sin especificar cómo ha de ser, es decir, la prenda podría ser roja, naranja, amarilla, etc. Y para que sea obligado a usar esta prenda reflectante han de cumplirse dos condiciones, que circule en vías interurbanas y además se exija el uso del alumbrado. Es decir, en poblado no es necesario llevar ninguna prenda reflectante. El art. 98.3 del RGCir

<sup>1813</sup> (Prendas retrorreflectante en jinetes, ciclomotoristas y motoristas).

## Sección 10.<sup>a</sup> Advertencias de los conductores

### Artículo 44. Normas generales.

1. El conductor está obligado a advertir<sup>1814</sup> al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vaya a efectuar con su vehículo.
2. Como norma general, dichas advertencias se harán utilizando la señalización luminosa del vehículo o, en su defecto<sup>1815</sup>, con el brazo, de acuerdo con lo que se determine reglamentariamente<sup>1816</sup>.
3. Excepcionalmente o cuando así se prevea legal<sup>1817</sup> o reglamentariamente<sup>1818</sup>, se podrán emplear señales acústicas<sup>1819</sup>, quedando prohibido su uso inmotivado<sup>1820</sup> o exagerado.

señala que "cuando sea obligatorio el alumbrado, los conductores de bicicletas llevarán, además, alguna prenda reflectante (la prenda puede ser calzado, según el DEL) que permita a los conductores y demás usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros, si circulan por vía interurbana". Eso sólo se consigue con un chaleco o equivalente sin dar lugar a confusiones.

En Francia, el Código de Circulación (Code de la Route - art.431-1-1)) les exige desde 2008 a los ciclistas y a sus posibles pasajeros que cuando circulen de noche fuera de poblado o cuando la visibilidad sea insuficiente que lleven puesto un chaleco homologado de alta visibilidad.

<sup>1813</sup> El casco es el único elemento obligatorio para montar en motocicleta en España, a diferencia de, por ejemplo, Francia, donde además el conductor debe ir equipado con guantes homologados y un chaleco de alta visibilidad. Allí, desde el 1 de enero de 2016, todos los motoristas deben llevar un chaleco reflectante en sus desplazamientos, independientemente de que circulen en moto, scooter o ciclomotor. La norma establece que pueden llevarlo puesto, o bien guardado en cualquier compartimento de la moto. Al igual que en el caso de los coches, será obligatorio utilizarlo en casos de emergencia cuando las personas bajen de su moto, o salgan del vehículo y ocupen la calzada, como por ejemplo por una avería o accidente. De esta manera se consigue incrementar la visibilidad para que el resto de usuarios de la vía puedan detectar el posible peligro.

También se echa de menos que un jinete no tenga que llevar alguna prenda reflectante, que si tiene que llevar un peatón, tal como indica el art. 123 RGCir, y ello es debido a un olvido del legislador.

<sup>1814</sup> Si, en ese momento, no hay otros usuarios en la vía, esa obligación no existe, pero conviene señalar para no perder el hábito. En cualquier caso, hubiese sido mejor añadir: "con la suficiente antelación".

<sup>1815</sup> "En su defecto" según el DLE es una locución adverbial que significa: "A falta de la persona o cosa de que se habla, especialmente de algún requisito", por lo tanto, sólo se podrían hacer señales cuando se careciera (o no funcionase) la señalización luminosa del vehículo y esto entra en clara contradicción con lo dispuesto en el artículo 109 del RGCir que permite advertir de las maniobras con la señalización luminosa o con el brazo e incluso da más valor al brazo al anular la señalización luminosa si contradice la señal efectuada con aquel.

<sup>1816</sup> Título II. Capítulo XI del Reglamento General de Circulación (advertencias de los conductores).

<sup>1817</sup> TRLTSV: art. 44.3 y 4.

<sup>1818</sup> Art. 67 RGCir (instalación de señales acústicas en vehículos prioritarios), art. 68 (facultades de los conductores de vehículos prioritarios), art. 84 (obligaciones del que adelanta antes de iniciar la maniobra), art. 110 (advertencias acústicas), art. 122 (circulación por la calzada o el arcén), señal R-310 (advertencias acústicas prohibidas) y señal V-1 en el vehículo (vehículo prioritario).

RGV: Señal V-1 en el vehículo (vehículo prioritario), V-10 (transporte escolar), art. 11 (condiciones técnicas de los vehículos),

<sup>1819</sup> Se debía haber aprovechado el art. 110 RGCir para indicar que las advertencias acústicas debieran hacerse a intervalos cortos y frecuentes, tal como indica el art. 109 de ese mismo reglamento con respecto a las advertencias ópticas.

Se ha sancionado a algún aficionado de un club de fútbol por tocar la bocina en las calles de forma reiterada para celebrar el triunfo de su equipo favorito.

<sup>1820</sup> Un uso inmotivado es tocar la bocina a un vehículo detenido ante un semáforo ya que no está contemplado su utilización en el art. 110 RGCir.

Dado que está prohibido el uso de las señales acústicas, salvo para evitar un accidente, para advertir de un adelantamiento o para avisar de que se transporta con urgencia a alguien a un hospital, podemos decir que la

4. Los vehículos de servicios de urgencia<sup>1821</sup> y otros vehículos especiales podrán utilizar otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen<sup>1822</sup>.

### CAPÍTULO III

#### Otras normas de circulación

<sup>1823</sup> (Transporte de mercancías o cosas).

presencia de la señal vertical de “advertencias acústicas prohibidas” en un lugar como es las proximidad de un hospital o de una residencia de ancianos, es fundamentalmente una **señal de recuerdo** ya que la prohibición existe siempre, salvo en los tres casos mencionados anteriormente.

En Estados Unidos, es ilegal, en muchos estados, tocar la bocina en las proximidades de un caballo. En España, en la primera norma de tráfico, la Real Orden de 1897, se prohibía que los vehículos de motor emitiesen ruido que “espantase a las caballerías”.

<sup>1821</sup> El Diario de Sesiones del Senado, Comisión de Interior, de 20.12.2010, refleja un debate parlamentario a cuenta de las infracciones cometidas por los vehículos que circulan con matrícula reservada. En muchas ocasiones son coches oficiales utilizados por altos cargos, en otras personas que corren un grave riesgo, por ejemplo, por amenazas terroristas, y en otras se trata de vehículos policiales camuflados. Estas matrículas son adjudicadas por el Ministerio del Interior en aplicación de una instrucción reservada de 1 de julio de 1996. Las denuncias derivadas de las infracciones cometidas por estos vehículos son enviadas por las jefaturas de Tráfico o los ayuntamientos a la Secretaría de Estado de Seguridad, quien da traslado de estas a los titulares a efectos de que realicen las comunicaciones pertinentes al órgano instructor para que proceda a la identificación de los conductores. En este sentido, durante el año 2009 la Secretaría de Estado de Seguridad tramitó un total de 1374 denuncias por infracción a la Ley de Seguridad Vial en que estuvieron implicados vehículos dotados de esa matrícula reservada.

La Instrucción 16/S-141 de la DGT de 08.04.2016, señala que, en caso de infracción (habitualmente en las detectadas por medios automáticos) cometida con un vehículo con matrícula reservada o prioritario, y no habiendo quedado acreditado ni el servicio prioritario al que el vehículo pudiera estar adscrito ni la identidad del conductor responsable de dicha infracción se solicitará la identificación del conductor y sólo será causa de justificación o exculpación que vengan avaladas por el Mando Superior de la Unidad de que se trata. Esas causas podrán ser la prestación de un servicio urgente, preferente o reservado en el marco de una operación o diligencia ordenada por la Autoridad Policial, Judicial o Sanitaria. No se admitirán, por sí solas las siguientes justificaciones: premura de tiempo, vehículo oficial, descuido o vehículo al servicio de un alto cargo.

<sup>1822</sup> En el RGCir, el Art. 68.2 indica cuales son los vehículos prioritarios (los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa V-1 y del aparato emisor de señales acústicas especiales) y el 112 las advertencias de los vehículos de servicio de urgencia.

El artículo 18 del Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada determina las características de los vehículos utilizados por las empresas de seguridad privada y “que habrán de reunir las características a que se refiere el artículo 1.d) de este Reglamento, **no pudiendo disponer de lanzadestellos o sistemas acústicos** destinados a obtener preferencia de paso a efectos de circulación vial” En el citado artículo 1.d) del Reglamento dispone los servicios y actividades que las empresas de seguridad privada pueden realizar, concretándose en dicho artículo: “... mediante vehículos cuyas características serán determinadas por el Ministerio de Justicia e Interior, de forma que **no puedan confundirse con los de las Fuerzas Armadas ni con los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad**”.

<sup>1823</sup> La Ley no muestra interés en bosquejar siquiera el transporte de mercancías y cosas, que en el RGCir se encuentra en los artículos 13 al 16. El RGCir dice en su art. 15.3), por ejemplo, que en los vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías la carga podrá sobresalir por la parte posterior hasta un 10 por ciento de su longitud, y si fuera indivisible, un 15 por ciento. Y, como una bicicleta es divisible no podría sobresalir más de un 10% por la parte posterior del vehículo, pero sí podría sobresalir el transportín en el que va colocada hasta un 15% al no ser divisible.

La redacción del RGCir en este aspecto también es defectuosa, así el art.16 que se ocupa de las operaciones de carga y descarga señala en su apartado b) que: “Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo

## Artículo 45. Puertas.

**Se prohíbe llevar abiertas<sup>1824</sup> las puertas del vehículo<sup>1825</sup>, abrirlas antes de su completa inmovilización<sup>1826</sup> y abrirlas o apearse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica peligro o entorpecimiento para otros usuarios, especialmente cuando se refiere a conductores de bicicletas<sup>1827</sup>.**

## Artículo 46<sup>1828</sup>. Apagado de motor<sup>1829</sup>.

---

*al borde de la calzada”, cuando hubiera sido mucho más claro que dijese: “por el lado del vehículo más próximo al borde de la acera o del arcén”.*

<sup>1824</sup> *Dado que pueden ir entreabiertas o mal cerradas, una redacción mejor sería: “Es obligatorio llevar cerradas todas las puertas del vehículo”. En caso de ir mal cerradas se podría denunciar por el art. 13 del TRLTSV o el 17 del RGCir ya que el conductor debe estar, en todo momento, en condiciones de controlar su vehículo.*

<sup>1825</sup> *La redacción sería correcta si las bicicletas, los ciclomotores, las motocicletas y todos los vehículos de tracción animal tuviesen puertas. Por ello debiera redactarse del siguiente modo: “Cuando un vehículo disponga de puertas, se prohíbe llevarlas abiertas o mal cerradas ...”*

<sup>1826</sup> *Una medida de seguridad vial muy recomendable es que el conductor abra su puerta con la mano derecha ya que eso lo obliga a mirar para atrás y a fijarse más en el espejo retrovisor izquierdo. Es lo que se conoce como “abrir a la holandesa”.*

<sup>1827</sup> *Esta medida está pensada para proteger a los ciclistas, pero a veces los ciclistas adelantan por la izquierda a vehículos que están parados, por ejemplo, ante un semáforo, y lo hacen pegados a los mismos, al lado de la mediana o línea continua que divide los dos sentidos y si alguien se apea, en ese momento, por la izquierda el ciclista puede colisionar con el pasajero o con la puerta. Habría dos infracciones, la de la persona que abre la puerta sin cerciorarse previamente y la del ciclista por circular incorrectamente.*

<sup>1828</sup> *Este artículo es demasiado escueto y debiera decir en otro apartado que reglamentariamente se podrán añadir más limitaciones en relación con vehículos que tengan que tener el motor apagado. El art. 115 RGCir añade limitaciones no contempladas en la ley, como el apagado de luces, de sistemas eléctricos y de aparatos emisores de radiación. Este último artículo califica a la radio como un sistema eléctrico cuando lo apropiado es que lo calificara como sistema electrónico.*

<sup>1829</sup> *El título del artículo más que informar, despista y debiera decir: “Apagado de motor en zonas poco ventiladas y por razones de seguridad”.*

*El Decreto 537/2004, de 23 de noviembre de la Junta de Andalucía, por el que se regulan los derechos de los consumidores y usuarios en las actividades de distribución al por menor y suministro a vehículos de combustibles y carburantes en instalaciones de venta directa al público y las obligaciones de sus titulares, señala de forma expresa que en las estaciones de servicio tiene que haber un cartel que incluya los siguientes mensajes: a) Se prohíbe fumar; b) Prohibido repostar con las luces encendidas y el motor en marcha y c) Deberá mantenerse apagado el teléfono móvil mientras se permanezca en la zona de seguridad de este establecimiento.*

*Por ello también el TRLTSV o el RGCir también debieran aclarar lo que es la zona de seguridad y las prohibiciones que existirían en esa zona.*

Aun cuando el conductor no abandone<sup>1830</sup> su puesto, **deberá parar el motor** siempre que el vehículo **se encuentre detenido en el interior de un túnel<sup>1831</sup>, en lugar cerrado<sup>1832</sup> o durante la carga de combustible<sup>1833</sup>.**

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

---

<sup>1830</sup> Aquí parece quedar claro que “no abandonar” es no bajarse del vehículo y este significado debiera aplicarse en relación con la “parada” pero no es así, ya que al definir este último término en el Anexo I del TRLTSV se establece en relación con el vehículo: “sin que el conductor pueda abandonarlo” y no es cierto ya que permite bajarse del vehículo.

<sup>1831</sup> Véase el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado.

<sup>1832</sup> En este artículo se echa de menos la frase “en las condiciones que reglamentariamente se determinen” ya que, aunque el art. 97.3 del RGCir insiste en que se deben apagar, vemos que el art. 115.2 RGCir señala que sólo se tienen que apagar cuando transcurran más de dos minutos dentro de un túnel u otro lugar cerrado. Lo que no está muy claro es que existan “lugares cerrados” más allá de los garajes, donde no se aplica la ley de tráfico y además mientras el TRLTSV diferencia a los túneles de los lugares cerrados, el RGCir los diferencia en su art. 115.1) mientras que en el siguiente apartado del mismo artículo afirma que un túnel es un lugar cerrado y precisamente esa no es la característica de un túnel.

<sup>1833</sup> Art. 115 del RGCir (apagado de motor).

**<sup>1834</sup>El conductor y ocupantes<sup>1835</sup> de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón<sup>1836</sup> de seguridad<sup>1837</sup>, el casco<sup>1838</sup> y demás elementos de protección<sup>1839</sup> en los términos que reglamentariamente se determine<sup>1840</sup>.**

<sup>1834</sup> Este párrafo ya figura en el art. 13.4) y por ello no debiera repetirse.

<sup>1835</sup> Ni el TRLTSV ni el RGCir tienen en cuenta específicamente el caso de los empleados del servicio de limpieza urbana que muchas veces viajan en los estribos traseros de los camiones, también denominados estriberas, y que descienden, cada pocos metros, para vaciar los contenedores dentro de los mismos. Entrarían en la categoría de “ocupantes” y por ello tendrían que llevar cinturón de seguridad, sin embargo, no ocurre así y es más fácil encontrarlos con casco, aunque el siguiente apartado del artículo no se lo exija.

Debemos tener en cuenta lo dispuesto en el RGCir, que en su artículo 10) -Emplazamiento y acondicionamiento de las personas-, prohíbe que en los vehículos, como norma general, los pasajeros ocupen otro lugar distinto al establecido para ello, al preceptuar: “1. Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos”. Sin embargo, el apartado 2 de este mismo artículo deja abierta la posibilidad de fijar alguna excepción a la norma general, y así dispone que “2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, en las condiciones que se establecen en las disposiciones que regulan la materia”.

Al amparo de esta excepción podríamos incluir, entre otros, aquellos vehículos a los que se refiere el artículo 15.4) del Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, según el cual, “Se podrán transportar personas en vehículos no específicamente destinados al transporte de personas...”; los de mantenimiento, conservación y señalización de carreteras (los obreros van sentados en estribos posteriores dejando o recogiendo conos, señales, etc. con motivo de señalización circunstancial en las vías), así como los destinados a la recogida de residuos sólidos urbanos, siempre que los mismos -vehículos y operarios- cumplan la normativa sectorial que les afecta y que regula dicha actividad.

Los vehículos de recogida de residuos de carga posterior, en su construcción, tienen que acogerse a la norma UNE—EN 1501-1 en la que figuran sus requisitos generales y de seguridad. Esta norma exige unos requisitos para subirse a los estribos.

Debe tenerse en cuenta la Directiva 2014/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de ascensores y componentes de seguridad para ascensores.

También se debe tener presente el Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, pero no basta con que se acoja el personal a estas normas ya que deben cumplir también con el TRLTSV.

Los vehículos van normalmente equipados con un sensor en los estribos que detecta que van sobre ellos los operarios y lo advierte visualmente y acústicamente al conductor e impide que los vehículos puedan superar una determinada velocidad. También impide la marcha atrás con operario en estribera. Los estribos se deben diseñar y fabricar de manera que se evite que dichas personas resbalen, tropiecen o caigan sobre estas partes o fuera de ellas, por ello, deben ser antideslizantes con burlate de goma de protección acorde con la normativa y de forma que la suciedad, la nieve y el hielo se eliminen fácilmente.

En cuanto al vehículo si se le ha expedido el correspondiente permiso de circulación y éste no ha sido objeto de declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o anulado, ello quiere decir que reúne las características técnicas establecidas al efecto y ha sido homologado, por lo que no hay impedimento administrativo alguno que imposibilite su circulación.

Podría ser objeto de denuncia si el vehículo no cumple algunas de los requisitos o características técnicas a que se refiere el Real Decreto 2822/1998, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en cuyo caso se estaría cometiendo una infracción muy grave por infracción al artículo 11.5z) por “Circular con un vehículo que incumple las condiciones técnicas que deben tener los vehículos de motos, sus partes y piezas, para poder ser matriculado o puesto en circulación, afectando las mismas gravemente a la seguridad vial”; al art. 12.5a) o 12.5b) -infracción grave o muy grave respectivamente- por “Circular con el vehículo reseñado incumpliendo las condiciones establecidas reglamentariamente y recogidas en el Anexo I”; o bien al art. 12.5c) en el caso de que presentara aristas cortantes, bajo el concepto de “Circular con el vehículo reseñado teniendo adornos u objetos con aristas salientes que presenten peligro para los ocupantes o el resto de usuarios de la vía”; al artículo 1.1.5b) o 1.2.5a) por circular con o sin permiso de circulación o bien al art. 7.2.5b) o 7.2.5c) en el supuesto de que se hubiera realizado una reforma y ésta no hubiera sido regularizada ante el órgano competente en materia de industria.

<sup>1836</sup> El diario digital “El Confidencial” señala en fecha 31.08.2016 que la DGT va a distribuir 270 cámaras por la geografía nacional que permiten detectar que no se está utilizando el cinturón de seguridad. Tampoco deben utilizarse los respaldos de bolas ya que favorecen el efecto submarino.

El periódico "La Opinión" de A Coruña, publica una noticia sobre la utilización de una hebilla del cinturón de seguridad por parte del conductor de un vehículo para evitar que le pitase. Comentan que algunos conductores colocan el cinturón por detrás de su cuerpo y lo abrochan en el anclaje para evitar el "molesto" pitido, pero algunos optan por ir a un desguace y conseguir una hebilla. Por ejemplo, en un vehículo de reparto o en un taxi se podría colocar, en zona urbana, porque así lo permite el art. 119 del RGCir que se ocupa de las exenciones en el uso de los cinturones de seguridad.

<sup>1837</sup> No se debe utilizar un cojín para elevarse en el asiento ya que un cojín no es un alzador homologado y podría perjudicar notablemente la respuesta del cinturón de seguridad en caso de un accidente.

<sup>1838</sup> Artículos 116 a 119 del RGCir. Éste en su art. 118 habla de casco homologado o certificado, pero no exige que sea integral, término este que no figura en el TRLTSV ni en los Reglamentos que lo desarrollan. En España se aplica el Reglamento núm. 22 sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motocicletas, que se aprobó en Ginebra en 1958 y al que se adhirió España el 11.08.1961 (BOE núm. 3, de 31 de enero de 1962). La Orden de aplicación del Reglamento se aprobó por el Ministerio de Industria el 03 de marzo de 1977 (BOE núm. 60, de 11 de marzo).

En el caso de que se utilice un casco que cubra sólo la parte superior de la cabeza debiera exigirse el uso de gafas de protección a los motoristas. En muchos países se exige protección visual para el conductor.

En algunos países, como Argentina, ante la proliferación de robos desde motocicletas se exige que el casco y el chaleco reflectante, incluidos los del acompañante, lleven impresos la matrícula del vehículo.

<sup>1839</sup> Los pasajeros sólo pueden viajar en los asientos homologados de los que van dotados los vehículos. Hacerlo en cualquier otro lugar o de cualquiera otra forma constituye una infracción.

<sup>1840</sup> Véanse los artículos 116 al 119 del RGCir. El artículo 117.2) de este Reglamento califica de infracción grave no llevar instalados en el vehículo los cinturones de seguridad y se sanciona por el art. 76.o) del TRLTSV por incumplir las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas. En caso de accidente, si no se lleva, puede suponer que disminuya la indemnización del seguro de responsabilidad civil hasta un 75%.

El art. 118.1 del RGCir señala que los cascos "se deben utilizar adecuadamente" por lo que un casco desabrochado o de una talla excesiva incumpliría esta norma.

Hay que tener en cuenta que, en los ensayos a que son sometidos los cascos para su homologación, entre los que se incluyen pruebas de absorción de impactos, se requiere, por la normativa vigente, que los cascos estén firmemente sujetos a la cabeza. El no llevarlos bien ajustados y sujetos hará que en caso de impacto no puedan desplegar la eficacia que por diseño pueden ofrecer y, en consecuencia, resultar prácticamente inútiles.

El 27.03.2014 la Directora General de Tráfico contestó un escrito del General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, donde señala que la definición "adecuadamente" está ligada a su homologación, con lo cual deberán tenerse en cuenta las instrucciones de uso dadas por el fabricante, ya que de esta manera queda garantizado un uso del casco en las mismas condiciones con las que fue homologado.

Para circular por la Unión Europea y por otros países europeos (en total 49) deben llevar una etiqueta cosida dentro del casco con la letra E, un número correspondiente al país donde recibe la homologación (en España es el 9) y la norma europea vigente ECE R22-05.

En España se aplican las siguientes homologaciones europeas:

- "J" o "JET". Casco homologado para la circulación (sin protección maxilar).
- "P" o integrales. Casco homologado para la circulación (con protección maxilar integral).
- "P/J, casco con doble homologación, para la circulación con mentonera abierta o cerrada.
- "N/P" (No protectivos, o sea, con protección maxilar NO integral).

Así si el casco no cuenta con la preceptiva doble homologación "P/J" no se puede circular con él con la mentonera levantada o desmontada, y si se lleva de esta forma, en caso de accidente, puede provocar una importante disminución de la protección ocular, de la cara, etc.

No sería sancionable llevar la mentonera levantada, según informe del Coronel Director de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil, de fecha 03.10.2013 ya que la normativa no refleja con claridad que sea infracción.

Los cascos certificados (de uso exclusivo para usuarios de ciclomotores) se rigen por la norma UNE 26.428/91, que se ha demostrado **insuficiente en el mínimo exigido en cuanto a la protección de los usuarios** y que se aplicó a partir de la incorporación del uso del casco en los ciclomotores a primeros de los 90.

Por su parte, las chaquetas y pantalones fabricados antes del año 2018 deben llevar la etiqueta EN 13595. Estas prendas se podrán seguir vendiendo hasta el 21 de abril del 2023. Disposición Transitoria segunda, artículo 47, del Reglamento 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo. Esa etiqueta ha sido sustituida en la actualidad por la EN 17094.

El art. 119 RGCir no contempla entre las exenciones en el uso del cinturón de seguridad a:

a) quienes viajen de pie en un autocar o autobús en el que esté autorizado el transporte de pasajeros de pie [recordemos que el art. 48.1.b) reconoce esa posibilidad].

## El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine.

El conductor y, en su caso, los ocupantes<sup>1841</sup> de bicicletas<sup>1842</sup> y ciclos<sup>1843</sup> en general<sup>1844</sup> estarán obligados a utilizar el casco de protección<sup>1845</sup> en las vías urbanas<sup>1846</sup>, interurbanas<sup>1847</sup> y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años<sup>1848</sup>, y también por quienes circulen por vías interurbanas<sup>1849</sup>.

b) al personal de apoyo en autobuses y autocares que se debe levantar para atender a personas que necesitan atención especial.

c) a los pasajeros en autocares de larga distancia con una masa máxima autorizada de más de 3,5 t al abandonar el asiento durante un breve periodo de tiempo, por ejemplo, para ir al servicio.

En cambio, el Reglamento General de Circulación alemán (StVO) tiene en cuenta estas 3 situaciones en el art. 21a).

<sup>1841</sup> Una redacción más correcta sería “y, en su caso, los otros ocupantes (o los pasajeros)”.

<sup>1842</sup> Debemos recordar que no sólo es ocupante el pasajero de una bicicleta tandem sino también los niños de hasta 7 años que circulan en un asiento adicional homologado, de acuerdo con el artículo 12.1) RGCir.

<sup>1843</sup> El art. 118.1 del RGCir sólo lo exige a conductores y pasajeros “cuando circulen”, por ello si el conductor o el pasajero no están montados sobre el vehículo en marcha o están montados en una motocicleta parada no están circulando y no tiene obligación de ponerse el casco. Ni el TRLTSV ni el RGCir definen “circulación” aunque si encontramos la definición de “hechos de la circulación” en el art. 2 del RD 1507/2008 por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor: “ 1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por **hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor** a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”.

<sup>1844</sup> En lugar de decir “en general” debía haber dicho “que no sean juguetes”.

<sup>1845</sup> Si un ciclista se ve involucrado en un accidente, en el que no tiene culpa, y no lleva casco en las situaciones en que es obligatorio y resulta lesionado en la cabeza, el tribunal puede estimar que hay concurrencia de culpas, por no llevar casco, y deducirle parte de la indemnización que le correspondería.

<sup>1846</sup> Debiera indicar a la edad en que un menor puede circular por la calzada en bicicleta.

<sup>1847</sup> Como vemos no es obligatorio el uso de casco en vías urbanas salvo para los menores de 16 años. En el caso de que estos últimos no lo lleven puesto les supondrá una multa de 200 euros, que deberán pagar los padres o tutores legales del menor, si éste no lo hace con sus ahorros.

<sup>1848</sup> Este apartado está vigente, ya que la ley es de aplicación directa, y al no proporcionar más detalles, la norma se aplica a todo tipo de ciclos y a todos los lugares donde rige la Ley de Tráfico, incluidos los parques públicos y aunque las bicicletas tengan rodines. Esta vez la Ley incluye la frase “y ciclos en general” aunque un niño, por ejemplo, de 2 años que maneja un triciclo en un parque, está exento de utilizarlo ya que va montado en un juguete. Se considera una infracción grave contemplada en el art. 76.h) y los padres de un niño de, por ejemplo, 7 años que circule en un parque en una bicicleta con rodines tendrían la misma sanción que un motorista que va sin casco en motocicleta, lo que parece desproporcionado.

Ni el TRLTSV ni sus reglamentos informan sobre cuando una bicicleta infantil deja de ser un juguete. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese Real Decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

Este apartado está pendiente de desarrollo en el RGCir.

Dada la evolución de esta ley a lo largo de los años, posiblemente en una próxima reforma se extienda la obligación de usar casco en vías urbanas a todos los conductores de ciclos independientemente de su edad, excepto que se trate de juguetes.

<sup>1849</sup> Una redacción excesivamente farragosa. En este párrafo dice que el uso del casco es obligatorio en las vías interurbanas con las condiciones que reglamentariamente se determinen y vuelve en el siguiente apartado a reiterar que es obligatorio para quienes circulen en vías interurbanas, aunque esta vez sin remisión a ningún reglamento. En el siguiente párrafo vuelve a citar posibles excepciones reglamentarias.

Reglamentariamente **se fijarán las excepciones** a lo previsto en este apartado<sup>1850</sup>.

#### **Artículo 48. Tiempos de descanso y conducción**<sup>1851</sup>.

**Por razones de seguridad podrán**<sup>1852</sup> **regularse los tiempos de conducción y descanso**<sup>1853</sup>. También podrá exigirse la presencia de más de una persona habilitada<sup>1854</sup> para la conducción de un solo vehículo<sup>1855</sup>.

#### **Artículo 49. Peatones**<sup>1856</sup>.

---

<sup>1850</sup> Las exenciones están contempladas en el art. 119 RGCir.

<sup>1851</sup> Esta infracción está regulada en el art. 140.20, LOTT y concordante art. 197.20, ROTT (infracción muy grave por el exceso superior al 50 por 100 en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios).

Además, se debe formular denuncia al conductor por infracción del artículo 120 RGCir: "Se considerará que afecta a la seguridad vial el exceso en más del 50 por 100 en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por 100 en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transportes terrestres".

Supone la pérdida de seis puntos además de la sanción económica.

<sup>1852</sup> Mejor sería que figurase "se regularán" ya que es inimaginable que no estén regulados. Esta preocupación viene de antiguo y ya el Reglamento de 1918 exigía, en su artículo 33, en el caso de los vehículos de servicio público: "...los dueños cuidarán de no entregarles el servicio sin que hayan disfrutado un descanso mínimo de ocho horas".

Están regulados en el Reglamento (CE) núm. 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y en el ROTT, Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

<sup>1853</sup> Debía indicar que esa limitación sólo se aplica a los conductores profesionales.

<sup>1854</sup> No debemos pensar sólo en los conductores de camiones y autobuses de larga distancia que viajan, muchas veces, con un segundo conductor sino también en el Anexo I del Reglamento General de Conductores, dedicado al Permiso Comunitario de Conducción que, en su apartado B, señala que en ciertos casos se anotará el código europeo armonizado 05.05 en el caso de aquellos conductores que solo puedan conducir en presencia del titular de un permiso de conducción.

<sup>1855</sup> Ver el artículo 140 de la Ley 16/1987, de 30 de julio (BOE núm. 182, de 13 de julio), de Ordenación de los Transportes Terrestres.

<sup>1856</sup> Está definido en el apartado 4 del Anexo 1 del TRLTSV.

**1. El peatón debe transitar<sup>1857</sup> por la zona peatonal<sup>1858</sup>, salvo cuando ésta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada<sup>1859</sup>, en los términos que reglamentariamente se determine<sup>1860</sup>.**

<sup>1861</sup> (Cruce de una calle).

<sup>1862</sup> (Cruzar distraído).

---

<sup>1857</sup> En la normativa de tráfico y seguridad vial es sinónimo de circular.

<sup>1858</sup> Véase la definición número 59 del Anexo I: "Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo". Un paso para peatones formaría parte de una zona peatonal.

Ante la duda sobre si un par de corredores pueden correr en paralelo, el art. 122 RGCir en su apdo. 1 requiere que se circule (con lo que **no prohíbe correr**) por el arcén izquierdo.

En su apdo. 5 establece que "la circulación (de peatones) por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación, y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior de aquéllos deberán **marchar unos tras otros** si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos". Es decir, no indica que tengan que ir uno detrás de otro, sino que puede ir más de uno.

Por lo que, en las carreteras en ausencia de vehículos en las proximidades, nada privaría circular en paralelo a los peatones en zonas con buena visibilidad y eso incluye a un par de corredores corriendo por el arcén en paralelo.

De noche, fuera de poblado, de acuerdo con el art. 123 RGCir "todo tipo de peatón .../... deberá ir provisto de un elemento luminoso o retrorreflectante homologado.../...".

El art. 125 RGCir prohíbe la circulación de peatones por autopistas y autovías .../..."

Aunque en el RGCir no prohíbe expresamente correr por las aceras o las zonas peatonales, la definición 4 del Anexo I TRLTSV sobre los peatones, dice "que transitan a pie" y transitar se debe entender como que "circulan a paso humano".

La Orden TMA/851/2021, que se ocupa de la accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en los espacios públicos urbanizados señala en su art. 5 que los espacios peatonales accesibles (sirven para correr), deberán tener una anchura superior de paso no inferior a 1,80 m, por lo que la posibilidad de correr en paralelo por una acera o paseo va a depender de la anchura de los mismos.

<sup>1859</sup> Lo que no pueden hacer los peatones es guardar una plaza de estacionamiento para un conductor y si otro conductor desea ocupar esa plaza, deben permitirselo. Al ser en este caso el peatón un usuario de la vía se le aplica también el artículo 2 RGCir, que prohíbe causar molestias y entorpecer la circulación.

<sup>1860</sup> Art. 121, 122 y 123 RGCir. Este artículo 49 de la Ley debiera especificar que reglamentariamente se indicaría como deben circular fuera de poblado los peatones de noche en situaciones de escasa o nula visibilidad. La Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, señala que, en estas situaciones circular como peatón sin ir provisto de un elemento luminoso o reflectante homologado, es infracción leve.

<sup>1861</sup> Debiera indicar que el cruce de una calle, en caso de no existir un paso de peatones en sus proximidades, debe hacerse en la esquina, en la prolongación de la acera sobre la calle, aunque este precepto podría haber sido incluido en el RGCir.

<sup>1862</sup> El TRLTSV da a entender con frecuencia que los conductores de vehículos de motor son los principales causantes de los problemas de seguridad vial y no presta suficiente atención, por ejemplo, a las conductas de los peatones. El 25.10.2017 varios medios de habla inglesa reprodujeron unas declaraciones del alcalde de Honolulu (Islas Hawái) en las que comentaba la necesidad que tuvieron de aprobar, en el mes de julio de ese año, una ordenanza municipal prohibiendo mirar cualquier dispositivo electrónico cuando se cruza una calle, ya que muchos peatones acababan siendo golpeados por vehículos. En Europa, Lituania adoptó una medida similar el 03.10.2018.

El diario Ausburger Allgemeine, de fecha, 19.04.2016 informa que en la ciudad de Ausburgo (Alemania) han empezado a instalarse luces led rojas intermitentes en el suelo, al lado de las paradas de tranvía, para atraer 11a atención de los peatones que van pendientes de su móvil.

La página SIPSE.com informa el 15.10.2016 que el ayuntamiento de San Cugat del Vallès (Barcelona) ha instalado franjas de luces led rojas en el pavimento para "reforzar la seguridad" de los peatones que caminan mirando el teléfono móvil u otros aparatos electrónicos de pantalla táctil. Esas franjas de luces quedan dentro del campo visual de una persona que consulta o maneja su teléfono móvil.

La cadena de televisión CNBC informa en su página web el 26.04.2016 que la ciudad de Chongqing, en el suroeste de China, ha dividido las aceras más anchas, para destinar una de las divisiones para los peatones

**2. Fuera de poblado, y en tramos de poblado** incluidos en el desarrollo de una carretera<sup>1863</sup> que **no dispongan de espacio especialmente reservado para peatones**, siempre que sea posible<sup>1864</sup>, **la circulación de los mismos se hará por su izquierda**<sup>1865</sup>.

3. Salvo en los casos y en las condiciones que reglamentariamente se determinen, **queda prohibida la circulación de peatones por autopistas y autovías**<sup>1866</sup>.

## **Artículo 50. Animales**<sup>1867</sup>.

---

*distraídos que van pendientes de su móvil. Eso sí, les advierte con un cartel de que lo hacen por su cuenta y riesgo.*

*La página Citysice.com de 14.10.2017 publica que, en Suecia, unos diseñadores empezaron a instalar señales de peligro en las calles advirtiendo de la presencia de peatones que estaban mirando fijamente su móvil. Las señales comenzaron a llamar poderosamente la atención de muchos transeúntes, quienes compartieron irónicamente fotos de las mismas a través de las redes sociales, siendo hasta ahora la respuesta abrumadoramente positiva. En un primer momento, las autoridades locales decidieron retirar las señales, por no ser oficiales. Pero, ante el éxito, finalmente decidieron incorporarla al código de circulación.*

*Según un estudio de la Universidad de Maryland, publicado en 2015, hubo en los Estados Unidos más de 11.000 heridos a causa de distracciones relacionadas con el móvil entre 2000 y 2011.*

<sup>1863</sup> *Una forma rebuscada de definir “travesía”.*

<sup>1864</sup> *Esta frase es adecuada, ya que hay ocasiones en que no existe arcén en la izquierda de la calzada, pero sí en el costado derecho y en esos casos un peatón irá más seguro por el arcén, aunque no vea a los vehículos aproximándose de frente.*

<sup>1865</sup> *Con el propósito de que vea de frente los vehículos que se aproximan y tenga más capacidad de reacción que si circulase por la derecha sin ver cuando se acercan. Quedaría mejor si después de “por su izquierda” añadiese “viendo el tráfico que se aproxima de frente”.*

*El artículo 122.4 RGCir exige que circulen por el lado derecho los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos (un término muy desfasado que debiera sustituirse por “personas con discapacidades” o “personas con movilidad reducida” o “personas con diversidad funcional”) que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre. Es decir, si se arrastra un ciclo o un ciclomotor y se va circulando por el lado derecho hay que detenerse en un semáforo dirigido a los vehículos cuando se ponga en rojo.*

<sup>1866</sup> *El art. 125 RGCir desarrolla este punto: “Los conductores de vehículos que circulen por autopistas o autovías deberán hacer caso omiso a las peticiones de pasaje que reciban en cualquier tramo de ellas, incluidas las explanadas de estaciones de peaje”. La prohibición está motivada porque los peatones tienen prohibido circular por este tipo de vías. Si infringen esta norma al no estar expresamente considerada en los art. 76 o 77 TRLTSV como falta grave o muy grave tendría la consideración de leve, pero el agente podría pensar que se podría aplicar lo dispuesto en el art. 76 que considera infracción grave: “c) Incumplir las disposiciones de esta ley en materia de (...) **utilización de carriles y arcones** y, en general, toda **vulneración de las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación**”.*

**Al no estar prohibido se puede hacer autostop en las demás vías.**

<sup>1867</sup> *El artículo debiera titularse “animales domésticos”. En caso de accidente por atropello de animales sueltos conviene tomar nota del crotal o chip de identificación e incluso fotografiarlo. Eso permite identificar al dueño.*

*El Real Decreto 205/1996 exige al ganadero que sus vacas, ovejas y cabras estén identificadas con crotales, un distintivo de chapa que se coloca en las orejas, en los que se graban los datos del animal y del propietario.*

*También es aconsejable sacar fotografías de la escena del accidente, donde se muestren tanto la matrícula del vehículo como el animal. La compañía de seguros deberá intentar identificar al propietario del animal para reclamarle los daños, ya que será éste quien deba asumir el arreglo del vehículo, y las indemnizaciones a posibles heridos. Así está establecido en el Código Civil en su artículo 1905: “El poseedor de un animal o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe.” Por el simple hecho de que un animal doméstico esté suelto en la carretera, su dueño puede ser sancionado con una multa de hasta 100 euros por infracción leve (art. 75 TRLTSV). Además, el RGCir (art. 127.2) prohíbe “dejar animales sin custodia en cualquier clase de vía o en sus inmediaciones, siempre que exista la posibilidad de que éstos puedan invadir la vía”*

1. Sólo se permite el tránsito<sup>1868</sup> de animales de tiro<sup>1869</sup>, carga<sup>1870</sup> o silla<sup>1871</sup>, cabezas de ganado aisladas<sup>1872</sup>, en manada o rebaño,<sup>1873</sup> cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria<sup>1874</sup> y siempre que vayan custodiados<sup>1875</sup> por alguna persona.<sup>1876</sup>

<sup>1877</sup> (Animal atado con una correa a un vehículo).

---

Por ello a un ganadero le puede interesar contratar un **Seguro multirriesgo agropecuario**, que cubra la Responsabilidad Civil de su explotación ganadera, y responda en caso de que uno de sus animales ocasione un accidente de tráfico.

<sup>1868</sup> El legislador se ha olvidado de indicar por donde está prohibido el tránsito. Sin embargo, al ir conducidos, deben circular lo más orillados posible a la derecha de la calzada, utilizando preferentemente el arcén (art. 127.1.b RGCir), y esto muchas veces es difícil porque algunos rebaños, como ocurre con las ovejas, tienen a ocupar la totalidad o buena parte de la calzada.

<sup>1869</sup> Un perro de raza husky siberiano es además de un animal de compañía un “animal de tiro” y no podría circular por la calzada acompañando a su dueño si hubiese una vía pecuaria.

<sup>1870</sup> Falta su definición. Son utilizados para el transporte de personas o mercancías dispuestas directamente encima del animal o de los elementos fijos a él, como las alforjas o sillas, entre otros. En España son principalmente burros y mulas. Su clasificación es necesaria porque, por ejemplo, la señal de obligación R-409 indica que es un camino reservado a animales de montura y si un burro no es clasificado como de montura no podría circular con una persona montada sobre él por ese camino. Lo cual significa que por ejemplo en la localidad de Mijas, famosa por sus burros taxis, no se podrían crear caminos exclusivos para burros si no tuviesen oficialmente la consideración de animales de montura.

<sup>1871</sup> La Orden INT/2223/2014 regulando la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico sustituye este término por el de “animal de monta”.

<sup>1872</sup> Si el animal no va acompañado no hay forma humana de indicarle que está prohibido circular.

<sup>1873</sup> Después de rebaño debiera figurar “por el arcén, o la parte imprescindible de la calzada”.

<sup>1874</sup> La Ley 3/1995, de 23 marzo, de Vías Pecuarias, por la que se establece su normativa básica aplicable, determina en su artículo 1.2) que se entiende por vías pecuarias “las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero”. Sería interesante que el TRLTSV indicase que la vía pecuaria debe discurrir próxima a la carretera.

<sup>1875</sup> Mejor sería haber añadido también la palabra “conducidos”.

<sup>1876</sup> No exige que la persona que guíe al animal o animales sea mayor de edad. Va a ser el art. 127 RGCir el que va aclarar que debe ser mayor de 18 años.

Este artículo está, en parte, mejor completado en el art. 63 de la Ley de Tránsito de la República Dominicana donde se indica que “los dueños o encargados de animales no permitirán que los mismos caminen sueltos o queden al cuidado de niños menores de 14 años de edad, pasten o sean amarrados a las orillas de las vías públicas o en cualquier otra parte de una servidumbre de paso”.

El Reglamento de la Circulación alemán señala en su art. 28.3 que un pastor es suficiente para guiar un rebaño de ovejas y deberá, en función de la cantidad de animales, ir acompañado de uno o varios perros.

<sup>1877</sup> En el Reglamento General de Circulación alemán (StVO) está autorizado, en su art. 28.2 expresamente ir en bicicleta sujetando a un perro con una correa, aunque es la única excepción. En Italia, está expresamente prohibido en el art. 182.3) del Codice della Strada. En España no está prohibido siempre que no interfiera en la circulación del conductor. La velocidad de la bicicleta nunca debiera de superar la velocidad de trote ligero del perro y debiera evitarse cualquier daño al animal. Si interfiriese en la conducción se denunciaría por infracción leve al no estar tipificada como grave o muy grave.

El periódico “La Región” de Ourense publicó el 27.07.2016 que la guardia civil de tráfico, alertada por una conductora, paró a un tractor que llevaba dos caballos atados al remolque y sometió al conductor a una prueba de alcoholemia que fue positiva. Durante la intervención, los agentes de tráfico comprobaron que los equinos no presentaban lesiones, aunque los hechos fueron comunicados al Seprona. Los agentes actuantes formularon una denuncia administrativa por conducir de forma negligente al llevar a los dos animales al trote y otra, por conducir superando los límites de alcohol máximos reglamentariamente establecidos.

Dicho tránsito se efectuará por la vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos en los términos que reglamentariamente<sup>1878</sup> se determine<sup>1879</sup>.

**3. Se prohíbe la circulación de animales<sup>1880</sup> por autopistas y autovías<sup>1881</sup>.**

<sup>1882</sup> (Jinete que conduce al trote o al galope un equino).

<sup>1883</sup> (Circular montando un equino en poblado).

**Artículo 51. Obligaciones en caso de accidente<sup>1884</sup> o avería<sup>1885</sup>.**

---

<sup>1878</sup> Este artículo se repite literalmente en el art. 126 del RGCir y por ello tampoco queda claro por donde se prohíbe el tránsito, es decir, por la calzada, acera, mediana, arcén, etc.

<sup>1879</sup> Artículos 126, 127 y 128 del Reglamento General de Circulación. El art. 127 se ocupa, entre otras cosas, de la iluminación de los grupos de animales y animales sueltos (que no sean de compañía) en condiciones de escasa visibilidad e indica que su conductor o conductores llevarán en el lado más próximo al centro de la calzada luces en número necesario para precisar su situación y dimensiones, que serán de color blanco o amarillo hacia delante, y rojo hacia atrás, y, en su caso, podrán constituir un solo conjunto. En Suiza, el art. 53, del Reglamento de Circulación, dispone que, además de una luz, estos caballos deben llevar prendas reflectantes.

<sup>1880</sup> Vimos en el 49.3) que se prohíbe la circulación de "peatones" por las autopistas y autovías y no dice que se prohíbe la circulación de "personas" y aquí, con esta redacción un animal no podría ir en un vehículo ya que estaría también circulando, por ello debiera decir "circular a pie" o "circular por sus propios medios" tanto solos como acompañados.

De todos modos, lo que se prohíbe realmente es la circulación de animales acompañados ya que si son salvajes o están sueltos no se ven afectados por la prohibición, teniendo que ser los titulares de estas vías quienes instalen una valla para evitar que penetren en las mismas. Lo curioso es que circular en bicicleta por una autovía o autopista es infracción grave y hacerlo montando un caballo es infracción leve, porque no está tipificada como grave o muy grave. Debemos tener en cuenta que en una autopista de peaje los operarios impedirían que un jinete o el conductor a pie de un caballo pudiesen continuar circulando.

<sup>1881</sup> Debiera de indicar: "animales domésticos acompañados por una persona que los conduce". Los animales son incapaces de conocer las normas que les son de aplicación, salvo, muy parcialmente, perros bien entrenados como es el caso de los perros lazarillo. El art. 127 RGCir señala que deben ir siempre conducidos por una persona mayor de 18 años capaz de dominarlos en todo momento.

Cuando en una autopista la valla presenta deficiencias que permiten acceder a animales domésticos o salvajes no tiene sentido que se diga que se prohíbe la circulación de animales. El Art. 57.1 del TRLTSV indica: "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación...", pero el TRLTSV no tiene tipificadas sanciones por su incumplimiento. Véase también la Disposición Adicional Séptima del TRLTSV.

<sup>1882</sup> El art. 127.1.c) RGCir sólo exige **ir al paso** a los animales conducidos en manada o rebaño y por eso llevar un caballo al trote o al galope no es motivo de sanción siempre que lo pueda dominar en todo momento y circule por el arcén del lado derecho, y si tuviera que utilizar la calzada, lo haga aproximándose cuanto sea posible al borde derecho de ésta.

<sup>1883</sup> En las ordenanzas municipales de tráfico o movilidad no suele aparecer ninguna referencia a los animales de silla o montura y por ello no se encuentra ninguna prohibición específica que impida circular sobre la grupa de un caballo -o un burro o una mula-, siempre y cuando se cumplan las normas sobre la circulación de animales que figuran en el TRLTSV y el RGCir. Es decir, que la montura vaya conducida en todo momento por una persona mayor de edad, que no invada las zonas peatonales y que circula por la derecha de la calzada lo más arrimada posible a la acera, salvo que no pueda hacerlo debido a la existencia de un carril especial reservado para determinados vehículos.

<sup>1884</sup> Dado que se ha generalizado el protocolo PAS (proteger, avisar y socorrer), el texto de la ley debiera ir nombrando en ese mismo orden la actuación del conductor, es decir, primero prevenir mayores daños, luego avisar al teléfono de emergencias y seguidamente prestar auxilio.

<sup>1885</sup> El TRLTSV o al menos el RGCir debiera contener una serie de recomendaciones sobre cómo actuar cuando se está produciendo una avería: reventón de un neumático, fallo en los frenos, apagado de las luces delanteras, fallo en la dirección hidráulica, bloqueo del acelerador, avería del turbo con humareda, etc. Además, estas situaciones y cómo actuar en ellas debían explicarse a los alumnos de autoescuelas.

**1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico<sup>1886</sup>, lo presencie o tenga conocimiento de él<sup>1887</sup>, está obligado a auxiliar<sup>1888</sup> o solicitar auxilio para**

<sup>1886</sup> Vemos que incluye todo tipo de accidentes lo que supone que también comprendería los accidentes que solo ocasionan daños materiales. Debemos tener en cuenta que el Anuario Estadístico de Accidentes de la DGT sólo se ocupa de los accidentes con víctimas.

El art. 11 del "Codice della Strada" italiano señala que las partes interesadas pueden solicitar a los cuerpos policiales la información recogida sobre el tipo de accidente, la residencia y el domicilio de las partes, la cobertura del seguro de los vehículos y los datos de identificación de estos últimos.

Si no hay daños personales se aplica, si procede, el Código Civil y no el Código Penal.

<sup>1887</sup> No es muy afortunada esta redacción ya que puede "tener conocimiento" por la radio y puede estar muy alejado del lugar y por ello no estaría obligado a auxiliar o solicitar auxilio. Por ello debía añadir "con las excepciones reglamentarias".

<sup>1888</sup> En España, salvo lo expresado en este artículo sobre la obligación de auxiliar, no existe ningún precepto legal que aluda al deber de socorro como tal. Sin embargo, sí que se regula la omisión, es decir, el no hacerlo. La omisión de socorrer a alguien está perfectamente tipificada en nuestro Código Penal, que dice lo siguiente en el artículo 195: "El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de 3 a 12 meses".

Si además la víctima está en esa situación porque el accidente lo ocasionó la persona que luego omitió el auxilio, la pena será aún mayor, pena de prisión de 6 meses a 18 meses cuando el accidente fue fortuito, y si el accidente se debiera a imprudencia, se castiga con la pena de prisión de 6 meses a 4 años.

Si se producen lesiones en el accidente y el conductor se da a la fuga se considera que, dado que "la omisión de socorro" es un delito, al parecer, muchas JPT, no proceden a tramitar la infracción administrativa contemplada en el art. 129.2 del RGCir que se ocupa de la obligación de auxilio, sino que informan al juzgado y luego salvo que el juez considere que no ha habido delito, la JPT no continúa con la tramitación administrativa. Muchas veces los jueces no culpan del deber de omisión de socorro a una persona que atropella a otra o a otras y teme por su vida ante la reacción de los familiares o amigos de los afectados.

Si una persona es víctima de un accidente y el causante se diera a la fuga debe ella y sus posibles acompañantes:

- **Permanecer en el lugar** de los hechos y llamar a la policía, si está en condiciones de hacerlo. Así los agentes cuando lleguen podrán apreciar posibles marcas de frenado o cualquier otro resto que haya podido quedar en el suelo.
- **Recoger todos los datos** que pueda del vehículo fugado (matrícula, marca, color).
- Si hubo **testigos** del accidente tomar sus datos por si fuese necesario que declaren sobre lo que han visto.
- Realizar **fotografías** del entorno del accidente, así como de las lesiones y daños materiales causados.
- Acudir a **urgencias**. Aunque solo tenga o tengan lesiones es importante que en el centro sanitario compruebe que los afectados se encuentran bien.
- **Llamar a una ambulancia** si las lesiones son importantes.

Todo esto es fundamental para acreditar que se ha sufrido un accidente y que además ha sido culpa de un tercero. Si no se ha conseguido identificar al causante o si carece de seguro, el afectado debe contactar con el Consorcio de Compensación de seguros que tiene como misión **completar los seguros privados y compensar a sus clientes** en los mismos términos en los que lo haría la compañía de seguros.

No existe, en nuestra legislación, el **delito de fuga** de un accidente **con solo daños materiales** estando implicado en el mismo. Dado que la gran mayoría de accidentes de circulación son sólo con daños materiales, el conductor que se da a la fuga se expone como mucho a una sanción por infracción al art. 129.2.f) RGCir, pero no por darse a la fuga con solo daños materiales, ya que este precepto no se encuentra regulado, sino por no "tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección" al afectado. Así, si alguien colisiona con un vehículo estacionado y no informa de la colisión o con un vehículo en movimiento y el afectado no puede tomar la matrícula del otro vehículo implicado a causa de la sorpresa, el causante no puede ser perseguido por el hecho de abandonar el lugar bruscamente. A los conductores incívicos les puede resultar más conveniente "darse a la fuga" cuando el accidente tiene lugar conduciendo bebidos o drogados, carecen de seguro, de permiso de conducción o tienen declarada su pérdida de vigencia. Por eso, cuando están bebidos y colisionan, muchas veces tratan de abandonar el lugar hasta que se les pase la borrachera para no perder puntos y debieran tomarse medidas para castigar esto.

La Audiencia Provincial de Madrid en sentencia de 12.05.2014 (Resolución: 242/2014) declaró que quedaba acreditado que un conductor había cometido un delito de conducción manifiestamente temeraria, pues circulaba a una velocidad muy superior a la permitida y bajo el influjo de bebidas alcohólicas; además, desarrollándose la conducción en una zona especialmente peligrosa para la circulación, ya que se trataba de una travesía en el inicio de un casco urbano, pero que por lo que se refiere al delito de omisión del deber de socorro, aun estando acreditado que el acusado no detuvo el coche en ningún momento cuando se produjo el accidente mortal, y por

tanto no pudo cerciorarse de que la víctima había fallecido de manera súbita e instantánea, lo que hacía imposible cualquier tipo de ayuda, implica que se está en presencia de un delito imposible que en la actualidad es impune por inexistencia de objeto; en consecuencia, la AP lo absolvió de este delito. Es decir, si la persona muere inmediatamente en el accidente, no se puede acusar al causante del delito de omisión de socorro si no se detiene a ayudar.

La conmoción ocasionada por esta sentencia motivó al Ministro de Justicia a impulsar un tipo nuevo. Así, el 02.03.2019 se publicó la modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente (BOE núm. 53, de 2 de marzo). Las penas por las imprudencias al volante, en especial las derivadas del **exceso de velocidad y el consumo de alcohol y drogas**, se agravaron, y **se estableció como delito el abandono del lugar del accidente por parte de conductor que lo haya causado**. Se incluyó un nuevo art. 382.bis).

El delito lo cometen quienes, tras haber causado un accidente de tráfico, abandonan voluntariamente el lugar, dejando atrás personas lesionadas o fallecidas como consecuencia del mismo.

Es una conducta totalmente independiente de la conducción temeraria, cuando revista características de delito, por lo que la persona que lo cometa será castigada por dos delitos: por la conducción imprudente que haya ocasionado las víctimas y por el hecho de abandonarlas.

El abandono se considera una conducta intencionada e independiente de la conducta previa imprudente o fortuita y, en consecuencia, conlleva una pena separada.

Lo que **se pretende castigar es la falta de humanidad** de quien sabe que deja atrás a alguien que puede estar lesionado o incluso fallecido; la falta de solidaridad con las víctimas causadas por uno mismo, y la vulneración del legítimo derecho de los peatones, conductores de ganado, incluidos los jinetes, conductores o pasajeros de cualquier vehículo, de ser atendidos en caso de accidente de tráfico.

Las penas a imponer son distintas según el accidente se haya producido fortuitamente o por imprudencia del conductor. Si la causa del accidente es fortuita, el abandono del lugar se castiga con pena de prisión de 3 a 6 meses.

Si, por el contrario, el accidente es resultado de la imprudencia del conductor que abandona el lugar, podrá ser castigado con penas que van de los 6 meses a los 4 años de prisión.

Hasta ahora muchos conductores huían y luego en el juicio declaraban que habían observado a otras personas auxiliar a los heridos por lo que habían continuado viaje.

El Tribunal Supremo, Sala Segunda, de lo Penal, Sentencia 284/2021, de 30.03.2021 declara que no puede existir una tentativa de **omisión de socorro** en el caso del atropello a una persona si esta muere en el acto. No existe, razona, posibilidad de socorrer a quien ya ha fallecido, por lo que no se puede incurrir en un delito por un bien jurídico que ya no existe.

Un conductor había sido condenado en primera instancia y la condena había sido confirmada por la Audiencia Provincial de Las Palmas, como autor penalmente responsable de un delito de homicidio imprudente, y como autor de un delito de omisión del deber de socorro en grado de tentativa, pero el Supremo estimó el recurso de casación y revocó esta última condena. Entiende que ante la muerte instantánea de la persona atropellada no es posible condenar por el delito de tentativa de omisión del deber de socorro.

Para la Sala, la inidoneidad es absoluta porque no se puede socorrer a quien ya no es susceptible de ser socorrido; no se puede castigar la omisión de una acción esperada cuando, aun en caso de haberse realizado, en nada habría afectado a la indemnidad del bien jurídico protegido, sea éste la seguridad de la vida e integridad física, o la solidaridad.

Sin negar que los hechos sean reprobables desde el punto de vista social, no lo son desde el punto de vista penal. Ni la seguridad de la vida e integridad física ni la solidaridad fueron menoscabados al fallecer la víctima en el acto por un traumatismo craneoencefálico severo.

El acusado incurrió en una omisión especialmente censurable en el plano ético, incluso en el ámbito de los comportamientos sociales esperados, pero no puede sufrir pena privativa de libertad por un hecho que no es calificable como delictivo porque la capacidad de recibir el socorro es un elemento del tipo cuya ausencia hace imposible el juicio de subsunción.

El día 06.10.2019 "La Voz de Galicia" informa que un conductor no respetó el rojo de un semáforo y colisionó contra un taxi, que, además del profesional del vehículo, iba ocupado por un cliente. El conductor del turismo decidió abandonar el coche en mitad de la calle y huyó a la carrera acompañado de los tres amigos que le acompañaban en el coche. Será acusado de un delito de fuga con abandono de vehículo y omisión de socorro.

Además, sus acompañantes pueden enfrentar también cargos penales.

Hoy en día, al tener todo el mundo móvil, hay muchos aspirantes a convertirse en reporteros visuales de noticias, que incluso tratan de vender a los medios, poniendo en riesgo la seguridad vial, provocando retrasos en la llegada de los vehículos de emergencia y contribuyendo a que aumenten los atascos, y la ley debería tener en cuenta esas conductas. Se les podría denunciar por no prestar la atención debida a la conducción, por obstaculizar la

---

*circulación, por no mantener la distancia de seguridad o por circular por debajo de la velocidad mínima sin motivos para ello o incluso por conducción negligente. Se dan casos de personas que prefieren filmar lo ocurrido antes que ocuparse de socorrer a los heridos, lo que supondría que fuesen denunciados por "omisión de socorro". Ya en la primera película en la que Charlie Chaplin trabaja de protagonista, en 1914 y que se titula "Making a Living" (traducida en España como "Haciendo por la vida / Charlot periodista") se ve a un reportero gráfico que prefiere obtener buenas fotografías antes de tratar de auxiliar a una persona que sufre un accidente de tráfico.*

*Debieran establecerse sanciones administrativas a las personas que se dediquen a fotografiar cadáveres tras un accidente y que pasase a ser delito compartirlas en las redes. Solamente los investigadores policiales y forenses debieran estar autorizados a hacerlo. El Código Penal en su art. 526 no especifica que sea delito fotografiar un cadáver, aunque el fotógrafo podría ser demandado por daños morales.*

*La Ley de 17.07.1951 (BOE núm. 200, de 19 de julio) estableció como delito (lo que antes era una falta) en su art. 489 bis) que "el que no socorriere a una persona que encontrare desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiese hacerlo sin riesgo propio ni de tercero, será castigado con la pena, de arresto mayo o multa de mil a cinco mil pesetas. En la misma pena incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demandare con urgencia auxilio ajeno."*

*En Alemania se puede abandonar el lugar del accidente si sólo hay daños materiales y el otro perjudicado no tiene daños visibles. El Tribunal (Landgericht) de Schweinfurt en su sentencia AZ: 22 O 748/15, de 13.04.2017 dictaminó que abandonar el lugar sin esperar a la policía o a otro perjudicado (incluso puede ser el dueño de un árbol) cuando no se han producido daños visibles en otro vehículo o en una propiedad no es excusa para que el seguro no se haga cargo de los daños.*

*El código de circulación alemán dispone: "El causante del accidente debe permanecer en el lugar de los hechos si se producen daños materiales apreciables a terceros ". En este caso los agentes no apreciaron daños en el árbol y por ello la conductora podía abandonar el lugar sin ninguna consecuencia negativa para ella.*

*La polémica surgió porque la compañía de seguros aludía a que la conductora podía estar ebria y al no esperar a la policía evitó controles de alcoholemia que le podían haber supuesto la pérdida de la indemnización.*

*En otros lugares como en Ontario (Canadá) lo que ellos denominan "hit and run" (colisionar y largarse) es una de las dos infracciones más castigadas y supone la deducción de 7 puntos.*

**atender a las víctimas**<sup>1889</sup>, que pueda haber, **prestar su colaboración**, evitar mayores peligros o daños, **restablecer**, en la medida de lo posible, **la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos**.<sup>1890</sup>

<sup>1889</sup> Esta redacción implica que una persona que viaja sola y sufre lesiones tiene la obligación de solicitar auxilio para sí misma y si no lo hace sería sancionada. La publicación norteamericana Michigan Live ([www.mlive.com](http://www.mlive.com)) informa el 02.03.2016 que un agente de policía que se ocupó de rescatar de un vehículo a una mujer herida se encontró con la sorpresa de que, aunque seguía sangrando por la nariz se había puesto a calcetar en el asiento trasero. Al preguntarle, la conductora le informó que calcetar la relajaba tras el estrés causado por el accidente. El art. 130.4) RGCir señala: "Si fuera preciso pedir auxilio, se utilizará el poste de socorro más próximo, si la vía dispone de ellos; en caso contrario, podrá solicitarse de otros usuarios. En todo caso y en cuanto sea posible, nadie deberá invadir la calzada". Vemos que ha quedado muy desfasado, ya que ni siquiera contempla la posibilidad de utilizar el teléfono móvil para pedir auxilio.

En Italia desde la reforma del "Codice della Strada" que entró en vigor el 27.12.2012 los conductores están obligados, siendo responsables del atropello, a detenerse y a pedir auxilio o a auxiliar a un perro o un gato. Se sanciona con una multa de 389 a 1.559 €, sin pérdida de puntos (art. 189, apartado 6, "Codice della Strada").

Si lo atropellan sin ser responsables deben igualmente solicitar auxilio para los animales, de no hacerlo la sanción puede ir de 78 a 311 €, sin pérdida de puntos (artículo 189, apartado 9 bis, "Codice della Strada").

La responsabilidad civil del seguro del conductor cubre, generalmente, los costes ocasionados por el atropello a un animal doméstico, siempre dentro de los límites contratados en la póliza. Sin embargo, si el atropello del perro se produjo cuando éste se escapó y andaba vagabundo por una calle o carretera, será el dueño del animal quien tenga que hacerse responsable del accidente, de acuerdo con lo estipulado en el art. 1905 del Código Civil.

El TRLTSV debiera sancionar el abandono de perros en las carreteras o calles ya que el animal es incapaz de entender que ha sido abandonado y muchas veces tratará de encontrar a sus amos entre los coches que circulan pudiendo ser atropellado o provocar una maniobra brusca de un conductor, con el riesgo de sufrir un accidente o causarlo a otros vehículos que circulen en sus proximidades.

En 2009 la Unión Europea realizó una modificación en su Tratado de Funcionamiento para reconocer a los animales como seres que sienten. Antes, otros países europeos ya habían dado el paso para adecuar sus leyes a la situación de los animales en la sociedad. Es el caso de Austria, Alemania o Suiza, que especifican en sus leyes que los animales no son cosas. Más recientemente Italia, Francia y Portugal también modernizaron sus legislaciones en esa misma dirección.

La Ley 17/2021, de 15 de diciembre, de modificación del Código Civil (entre otros) incluye un nuevo artículo, el 333 bis, que señala:

"1. Los **animales son seres vivos dotados de sensibilidad**. Solo les será aplicable el régimen jurídico de los bienes y de las cosas en la medida en que sea compatible con su naturaleza o con las disposiciones destinadas a su protección.

2. El propietario, poseedor o titular de cualquier otro derecho sobre un animal debe ejercer sus derechos sobre él y sus deberes de cuidado respetando su cualidad de ser sintiente, asegurando su bienestar conforme a las características de cada especie y respetando las limitaciones establecidas en ésta y las demás normas vigentes.

3. **Los gastos destinados a la curación y al cuidado de un animal herido o abandonado son recuperables** por quien los haya pagado mediante el ejercicio de acción de repetición contra el propietario del animal o, en su caso, contra la persona a la que se le hubiera atribuido su cuidado en la medida en que hayan sido proporcionados y aun cuando hayan sido superiores al valor económico de éste.

4. **En el caso de que la lesión a un animal de compañía haya provocado su muerte o un menoscabo grave de su salud física o psíquica, tanto su propietario como quienes convivan con el animal tienen derecho a que la indemnización comprenda la reparación del daño moral causado.**»

Ya el Convenio Europeo sobre protección de animales de compañía, hecho en Estrasburgo el 13 de noviembre de 1987 tenía en consideración "que el hombre tiene la obligación moral de respetar a todas las criaturas vivas, y teniendo presentes las especiales relaciones existentes entre el hombre y los animales de compañía" y "la importancia de los animales de compañía por su contribución a la calidad de vida y su consiguiente valor para la sociedad".

<sup>1890</sup> La frase "en la medida de lo posible" debiera ir delante de "restablecer" ya que con esta redacción sólo hay que ayudar "en la medida de lo posible" a restablecer la circulación y los usuarios involucrados o testigos de un accidente están obligados a esclarecer los hechos, suplantando la labor de los agentes de tráfico.

Como el art. 76.q) del TRLTSV considera que "No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo" debemos entender que no

<sup>1891</sup>(Comportamiento de personas que no están implicadas en el accidente).

**2. Si por causa de accidente o avería el vehículo o su carga<sup>1892</sup> obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalar convenientemente<sup>1893</sup> el vehículo o el obstáculo<sup>1894</sup> creado<sup>1895</sup>, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada<sup>1896</sup> y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible<sup>1897</sup>.**

---

facilitar los datos propios y del vehículo a otros afectados que no sean agentes de la autoridad, tendría la consideración de infracción leve.

“Esclarecer los hechos” supone que cuando una persona vea que un vehículo golpea a otro que está estacionado, tendría que tomar nota de la matrícula del vehículo infractor para facilitárselo a los agentes de la autoridad, ya que de no hacerlo estaría incumpliendo lo dispuesto en este artículo. Tiene su reflejo en el art. 129.2) del RGCir señala que todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá, en la medida de lo posible: “f) Comunicar, en todo caso, su identidad a otras personas implicadas en el accidente, si se lo pidiesen; **cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente**, tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, bien, en su defecto, por intermedio de los agentes de la autoridad”.

En Alemania, se recomienda describir por escrito la posición de los vehículos o fotografiarlos, anotar el nombre, dirección, número de placa de matrícula del vehículo, número de teléfono y número de póliza del seguro del otro conductor afectado, sin olvidarse de la fecha, la hora, el lugar y datos de los testigos.

En ese mismo país si se daña un vehículo al estacionar, se debe esperar media hora a que aparezca el conductor en caso de daños leves y hasta dos horas en caso de daños graves. Si no se hace se considera que ha huido del lugar de los hechos.

En el “Codice della Strada” italiano el contenido de este apartado está mucho más detallado, así señala que cuando se produzca un daño a los bienes el “utente della strada” (usuario vial) tiene obligación de detenerse y prestar asistencia. Vemos que no sólo se refiere a los conductores, sino también a los pasajeros y peatones. De no hacerlo, la multa va de 294 a 1.174 € (artículo 189, apartado 5) y, si los daños fueron graves, la suspensión del permiso de conducción de quince días a dos meses.

Si se produce daños personales el conductor que no se detenga comete un delito castigado con pena de reclusión de 6 meses a 3 años, suspensión del permiso de conducción de 1 a 3 años (artículo 189, apartado 6).

Finalmente, el número 7 de ese mismo artículo sanciona al usuario vial que incumpla la obligación de auxiliar a las personas que hubieren resultado lesionadas a causa del accidente. La sanción en este caso es reclusión de uno a tres años y suspensión del permiso de conducción de un año y seis meses a cinco años.

<sup>1891</sup> Tanto este artículo del TRLTSV como el art. 129 RGCir se ocupan prácticamente sólo de las personas implicadas en un accidente, pero muchas veces vemos como familiares o amigos también se detienen en el arcén creando obstáculos en la vía dificultando el tráfico y debieran haberse previsto estas situaciones en la normativa.

<sup>1892</sup> Esto ya se encuentra, parcialmente, en el artículo 10.3) de la Ley.

<sup>1893</sup> Por lo de ahora con los triángulos o con la señal de emergencia luminosa V-16, a partir de 2024 únicamente con la señal de emergencia luminosa para evitar tener que salir del vehículo.

<sup>1894</sup> Debía ser coherente con el art. 12.3) de esta Ley ya que allí habla de “obstáculo o peligro” ya que, por ejemplo, el derramar aceite supone más un peligro que un obstáculo.

<sup>1895</sup> Si se atropella un animal se debe avisar al Seprona, o a alguna de las policías de tráfico (o guardas forestales) para que se investigue el motivo por el que invadió la calzada y de esa forma evitar futuros daños. Si se levanta un atestado nada impide que se pueda transportar el animal muerto en el maletero ya que ni el TRLTSV ni el reciente RD 524/2016 sobre normas de sanidad y protección animal durante el transporte se ocupan de los animales muertos. Por su parte el acuerdo ATP sobre transporte de mercancías perecederas no se ocupa del transporte por particulares de animales muertos para su consumo personal. Es decir, como el TRLTSV indica en la disposición adicional séptima que un animal muerto, por ejemplo, un jabalí, no puede ser reclamado por el titular de un coto, se podría cargar en el maletero y prepararlo para ser degustado de forma particular.

En Alemania es obligatorio informar a la policía si se atropella a un animal salvaje, tengamos en cuenta que un animal salvaje como el jabalí puede transmitir, por ejemplo, la peste porcina y conviene que sea examinado por un veterinario.

<sup>1896</sup> Debía indicar, como se hace en los códigos de circulación de otros países, que el conductor debe pedir a los pasajeros que abandonen el vehículo por el lado opuesto al tráfico.

<sup>1897</sup> Debiera indicarse en este artículo o en el RGCir, que el conductor, lo primero que debe hacer es girar el volante a la derecha para que en caso de que se produzca una nueva colisión, su vehículo no sea lanzado hacia

<sup>1898</sup> (Obstáculos y peligros en la calzada).

3. Reglamentariamente<sup>1899</sup> se determinarán las condiciones en las que realizarán sus funciones **los servicios de auxilio en carretera**<sup>1900</sup> que acudan al lugar de un accidente o avería, así como las características que deban cumplir las empresas que los desarrollen o los vehículos y demás medios que se hayan de utilizar<sup>1901</sup>.

## Artículo 52. Publicidad<sup>1902</sup>.

---

la calzada. También que se debe evitar discutir sobre quien es el culpable del accidente mientras otros vehículos circulan próximos ya que es una situación extremadamente peligrosa.

<sup>1898</sup> Muchas veces un conductor no crea un obstáculo, pero lo encuentra como, por ejemplo, carga que cae o cayó desde otro vehículo y al no haber provocado su desprendimiento, un conductor, según este artículo, parece estar exento de cualquier obligación con respecto a la necesidad de retirarlo o apartarlo.

El RGCir detalla lo expuesto en la Ley, y en su artículo 5, dedicado a la señalización de obstáculos y peligros señala: 1. Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, y adoptarán entre tanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación”.

Vemos que añade el término “peligros” y uno de esos peligros sería, por ejemplo, lavar el vehículo en la vía pública, ya que el detergente que se vierte en la calzada podría provocar el resbalón de un peatón o que un vehículo frenase con más dificultad.

<sup>1899</sup> La Orden Ministerial PRE/52/2010, de 21 de enero, por el que se modificaba el Anexo II del Reglamento General de Vehículos (BOE núm. 20, de 23 de enero) incluye una nueva clasificación (anexo II. D. Servicio al que se destinan los vehículos) con un nuevo epígrafe para identificar aquellos vehículos que se destinan al auxilio en carretera:

- **05 Vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados.** Solo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje.

<sup>1900</sup> Debiera decir “servicios de auxilio vial” ya que el servicio de auxilio se presta también en vías urbanas. El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, en su art. 4.4) establece que “no se realizará ninguna operación que tenga por objeto la reparación del vehículo en la propia vía, salvo:

- a) Que tal actuación requiera menos tiempo que la retirada del vehículo de la vía.
- b) Que sea imprescindible para efectuar la retirada del vehículo inmovilizado”.

Su art. 6 que se ocupa de las condiciones de circulación, señala: “Los vehículos de auxilio en vías públicas que desarrollen una operación de auxilio y así lo hayan comunicado a la autoridad competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico, podrán efectuar su circulación de acuerdo con las siguientes condiciones:

- a) Tendrán preferencia de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía cuando se hallen en servicio de auxilio”.

Con lo cual tienen preferencia frente a los vehículos prioritarios, aunque antes habría que reformar el TRLTSV.

En el art. 6.c) también indica que “cuando el vehículo esté en misión de acceso o llegada al escenario hará uso de la señal luminosa y, en su caso, de la acústica. Cuando se encuentre realizando las tareas de auxilio, únicamente hará uso de la señal luminosa. En todo caso, y cuando las tareas de auxilio se desarrollen en vías urbanas, el uso de la señal acústica tendrá carácter excepcional, reservándose a los supuestos en los que las circunstancias del tráfico así lo exijan”.

En el art. 9.2) se dispone: “Los conductores y usuarios de los vehículos objeto de retirada deberán colaborar en todo momento con todos los agentes intervinientes, así como seguir sus instrucciones”.

<sup>1901</sup> Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas.

<sup>1902</sup> Véanse: la Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad (BOE núm. 274, de 15 de noviembre), la Directiva 2006/114/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, sobre publicidad engañosa y publicidad comparativa (DOUE núm. L 376, de 27 de diciembre) y Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal (BOE, núm. 10, de 11 de enero).

**Se prohíbe la publicidad en relación<sup>1903</sup> con vehículos a motor<sup>1904</sup> que ofrezca en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación<sup>1905</sup> a la velocidad excesiva<sup>1906</sup>, a la conducción temeraria<sup>1907</sup>, a situaciones de peligro<sup>1908</sup> o cualquier otra circunstancia<sup>1909</sup> que suponga una conducta contraria<sup>1910</sup> a**

<sup>1903</sup> Al indicar "relación con" se entiende que no se refiere sólo a los anuncios de vehículos a motor sino también de productos y servicios auxiliares como por ejemplo la publicidad de neumáticos, recambios, accesorios, etc.

<sup>1904</sup> Incluidos los ciclomotores, ya que, desde la entrada en vigor, el 01.01.2016 del Reglamento UE 168/2013 han pasado a ser vehículos de motor.

<sup>1905</sup> No sería de aplicación el Art. 18.1 del Código Penal porque no se refiere a una incitación directa que suponga una provocación.

Diversas sentencias han considerado que "insinuar", "trivializar" o "banalizar" conductas tienen la misma consideración que "incitar".

<sup>1906</sup> **Velocidad excesiva** es aquella que supera los límites establecidos en los arts. 45 a 52 del Reglamento General de Circulación, o si no resulta adecuada "a las circunstancias" (art. 45 RGCir) y "cuantas circunstancias concurren en cada momento" (art. 21.1 TRLTSV). Procede la aplicación de este artículo cuando la publicidad destaque aisladamente la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo anunciado, siempre que sea superior a la máxima permitida en autopistas o autovías, o que indique como características del vehículo que puede alcanzar velocidades que no están permitidas en nuestro país.

Sin embargo, está permitido publicitar la aceleración del vehículo que es la velocidad alcanzada por unidad de tiempo, lo que no tiene mucho sentido.

No es sancionable la publicación de los datos técnicos de un automóvil, como la velocidad que alcanza, obtenidos en pistas de pruebas y en condiciones de seguridad máxima ya que incitar no es lo mismo que informar (STSJ Madrid, Secc. 1ª de 6 de junio de 2001).

<sup>1907</sup> No está definida con claridad, pero está contemplada en el Art. 379 del Código Penal. Para cometer el ilícito administrativo habría que conducir de forma gravemente negligente o lo que es lo mismo de forma excesivamente imprudente. También deja margen al juzgador para definir esta conducta.

La conducción temeraria se puede producir con cualquier tipo de vehículo. La agencia de noticias Europa Press en un despacho del 20.09.2016 informa que la policía local de Almería sancionó con una multa de 500 € a un menor de 17 años que "se saltó un semáforo, ocupó la acera, obligó a detenerse a los peatones y montó su bicicleta a gran velocidad". Informa seguidamente que la multa fue pagada por sus progenitores que aseguraron que la policía no había advertido al joven sobre su conducta.

También generalmente se produce conducción temeraria cuando se realizan actos sexuales mientras se maneja el vehículo.

<sup>1908</sup> La puesta en peligro, es decir, la creación de un riesgo ha de sobrepasar los estándares razonables de riesgo permitido, aplicándose los criterios sociales de adecuación al riesgo dejando margen al juzgador para delimitar lo que se considera una situación de riesgo.

Para conocer si deja de ser una infracción administrativa para ser incluida en el ámbito penal, de acuerdo con los artículos 142 y 152 del Código Penal, que se ocupan de la imprudencia, conviene acudir al dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que considera imprudencias graves las siguientes maniobras:

- a) adelantamientos con grave vulneración de las prohibiciones del art. 37 TRLTSV, muy especialmente cuando esté señalizada la prohibición con señales verticales o marcas viales de los arts. 154.R-305 o 167.a) del RGCir.
- b) excesos de velocidad calificados de infracción grave o muy grave de los arts. 76.a) y 77.a) sancionados con 6 puntos según el Anexo IV TRLTSV cuando han sido determinantes de la producción del resultado.
- c) marcha atrás en autopistas o autovías.
- d) no detenerse en la señal de stop o ante un semáforo en rojo.

La maniobra ha de estar constatada con claridad por la prueba obrante en los autos, siendo de particular relevancia el informe técnico policial fundado, y el resultado lesivo producido ha de ser la realización del riesgo derivado de ella.

<sup>1909</sup> Las circunstancias tendrán que implicar conductas contrarias a los "principios de esta ley", es decir, únicamente del TRLTSV.

<sup>1910</sup> Uno de estos tipos de conducta es la "conducción agresiva" y debiera mencionarse en la Ley y desarrollarse en el Reglamento General de Circulación.

los principios de esta ley<sup>1911</sup> o cuando dicha publicidad induzca<sup>1912</sup> al conductor a una falsa o no justificada<sup>1913</sup> sensación de seguridad<sup>1914</sup>.

## TÍTULO III

### Señalización

#### Artículo 53. Normas generales<sup>1915</sup>.

1. El usuario<sup>1916</sup> de las vías **está obligado a obedecer las señales de la circulación<sup>1917</sup> que establezcan una obligación o una prohibición<sup>1918</sup> y a adaptar su comportamiento al**

---

<sup>1911</sup> La DGT sancionó a Philip Morris Spain, S.A., por un anuncio de cigarrillos marca "Chesterfield" en unas vallas publicitarias, durante los meses de agosto y setiembre de 1995, donde se veía a una persona de pie en un automóvil descapotable rodeado por cinco motoristas sin casco montados en sendas motocicletas que ocupaban toda la calzada. La compañía recurrió a los Tribunales y la STSJ Madrid, Sección 1ª de 28.06.2000 reconoció que "los mencionados anuncios (...) nada tienen que ver con el mundo del motor, pero sin embargo utilizan (...) automóviles y motocicletas, para atraer más la atención del potencial cliente del tabaco (...) transmitiendo una imagen de desenfado y despreocupación en la conducción y circulación totalmente contraria a las condiciones de seguridad, responsabilidad y cuidado que deben presidir el tráfico rodado" (FJ 2º). Además, señaló: "La publicidad denunciada incluye un grupo numeroso de individuos pilotando potentes motocicletas, rodeando un automóvil, ocupando toda la calzada, en clara exhibición de prepotencia y desprecio de las normas de tráfico, por lo que claramente infringe lo dispuesto en el citado artículo 52 de la ley (FJ 3º).

<sup>1912</sup> La publicidad ha de "inducir" al conductor y el influjo psíquico ha de ser razonablemente esperado, aunque no lo sea en el conductor medio.

<sup>1913</sup> Suenan mejor "injustificadas".

<sup>1914</sup> El periódico "El País" en su edición de 4 de noviembre de 2011 se hace eco de la noticia, reproducida también en numerosos medios de comunicación, de la sanción de la DGT a la distribuidora de cine "TriPictures" por un cartel de la película "Larry Crowne, nunca es tarde" en la que sus protagonistas aparecen en él, en moto y sin casco. La DGT alegó en el expediente sancionador que el cartel "justificaba comportamientos de riesgo" al mostrar "conductas prohibidas en el RDL 339/1990 (derogado)" cuyo artículo 47 impuso la obligación de llevar casco a los conductores de motos y ciclomotores y de acuerdo con el artículo 52 de la LTSV. La distribuidora comunicó a los medios de comunicación que el cartel era una foto de estudio, no una imagen de la película y que además en esta última los protagonistas siempre utilizan casco. Lo cierto es que otras películas donde también se veía a conductores de motocicletas sin casco no fueron objeto de expediente sancionador. También podría darse el caso de que un cineclub que proyectase "Vacaciones en Roma" con Audrey Hepburn y Gregory Peck pudiese también ser sancionado si anunciase la película con los dos protagonistas subidos a la Vespa sin casco.

Además, al no prohibirse el cartel éste fue reproducido por todos los medios que comentaron la noticia con lo cual se consiguió un efecto inverso al esperado y una publicidad gratuita enorme para la distribuidora lo que puede hacer pensar a los publicistas que conviene una multa cuando se consiguen retornos publicitarios mucho mayores.

<sup>1915</sup> Debemos tener en cuenta que la base 5ª de la Ley de Bases de Tráfico de 1989, todavía vigente, estipula que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial.

<sup>1916</sup> Persona que utiliza la vía, ya sea en calidad de peatón, conductor o viajero, estando obligada a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños en los bienes y que está obligada a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición...

<sup>1917</sup> Los conductores ni deben ni están obligados a obedecer señales que no van dirigidas a ellos. Así un conductor en un semáforo no debe observar el semáforo dirigido a los peatones ya que, aunque éste pase a rojo no significa que automáticamente el dirigido a él pasó a verde y por ello pueden producirse colisiones y atropellos.

<sup>1918</sup> La señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad) no es una señal informativa, sino una señal de contenido fijo y por ello es suficiente para poder denunciar la ocupación irregular de una plaza para personas con movilidad reducida. Muchas veces nos encontramos con la señal S-17 (estacionamiento) situada en un estacionamiento limitado por una línea blanca longitudinal continua, en la que figura inscrito, junto con la letra "P" el símbolo SIA para prohibir el estacionamiento a vehículos desprovistos de la correspondiente tarjeta municipal, de acuerdo con:

- el art. 7.b) del TRLTSV que señala que los ayuntamientos deben prestar atención especial a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos.

**mensaje del resto de las señales reglamentarias<sup>1919</sup>** que se encuentren en las vías por las que circula.

- el art. 30 del Real Decreto Legislativo 1/2013, que establece que “Los ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”.
- los art. 94.1.j) y 94.2.d) del RGCir que prohíben parar y estacionar respectivamente en las zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad.

Sin embargo, algunos ayuntamientos que desconocen en profundidad la normativa y ante la duda que se les planteaba sobre si se podía denunciar por no respetar la señal SIA han modificado la señalización, por ejemplo, el de Santander ante un recurso presentado por un funcionario municipal que había sido sancionado por estacionar en una de estas plazas. En el Ayuntamiento de Zaragoza optaron por señalar el espacio con la placa R-308 -la de prohibido estacionar, con fondo azul y una raya diagonal roja- y añadiendo la letra ‘P’ de reserva de sitio y el anagrama internacional de discapacitados en el centro.

No tenían que haberlo hecho ya que es suficiente colocar la señal vertical SIA + la marca vial SIA + la Zona de Transferencia (espacio para facilitar el descenso del discapacitado) tal como lo señala el art.7 del RD 1056/2014, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, que dispone: “1. Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo: ...b) Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.”

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (que sigue vigente), en su Base V señala que: “Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973” y en la Convención y en el Acuerdo Europeo aparece el símbolo SIA en forma de señal H,7. Al hablar de la señal H, 7 dice que debe ir acompañada de la señal C, 18 (prohibición de estacionamiento) o E,14 (en España, la señal S-17 de Estacionamiento).

Sin embargo, creemos que la función de señalización la hace la señal SIA, ya que ni la señal S-17, ni la R-307, tienen como misión señalar ese lugar como reservado para personas de movilidad reducida.

Veamos estas dos últimas señales:

La señal S-17, de estacionamiento, indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. También señala que una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.

Pero hay un detalle que conviene destacar y es que se refiere a “ciertas clases de vehículos” y por lo tanto no a las necesidades de sus usuarios como sí lo hace la señal SIA.

La R-307 de parada y estacionamiento prohibido, prohíbe la parada y estacionamiento en el lado de la calzada en que esté situada la señal. Salvo indicación en contrario, la prohibición comienza en la vertical de la señal y **termina en la intersección más próxima. Si en ese tramo estuviese la señal SIA vendría a ser la “indicación en contrario” contemplada en la señal.**

Tengamos en cuenta que al igual que sucede con la marca vial SIA, la señal S-18 de parada de taxis no necesita ir acompañada de la señal R-307 de parada y estacionamiento prohibidos, para que el resto de los conductores sepan que no puedan estacionar en esa zona.

En cambio, no hay señal vertical para las zonas de carga y descarga, sólo la marca vial amarilla en zigzag [art. 171.a) RGCir], pero al ser esa marca igual que las que indican una parada de autobús, se sabe cuando cumple esta última misión si existe la señal S-19 que indica precisamente que es una parada de autobús. En las zonas de carga y descarga suele colocarse la señal R-307 (que no sería necesaria si la prohibición de estacionar fuese permanente, ya que bastaría simplemente con la existencia de la marca vial), con la señal S-860 para indicar días laborales y horarios en que se aplica.

También el art. 7.1.a) del RD 1056/2014 contempla el derecho de los titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida para reservar una plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad. En ese caso, la señal SIA iría acompañada de un panel complementario S-860 con la matrícula del vehículo autorizado.

<sup>1919</sup> Sería necesario clarificar que respeto merecen las señales antiguas que ya no aparecen en el RGCir o en las normas de señalización de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), como por ejemplo una señal de STOP

A estos efectos, cuando la señal imponga una obligación de detención, el conductor del vehículo no puede reanudar su marcha hasta haber cumplido lo prescrito por la señal.<sup>1920</sup>

---

*antigua. Ídem las señales en mal estado, tapadas por la vegetación, cuando falta parte de una marca vial, señales que han cambiado de significado, como el paso de ciclistas que es parecido al antiguo paso de peatones que aún se ve y se sigue pintando en la calzada en muchas ciudades, la validez de las señales de fondo amarillo cuando ya han terminado los trabajos que justificaban su presencia, etc.*

*El art. 139.1) RGCir dispone que: “Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales.” Por ello, en caso de que la señal falte, no sea visible o esté bastante deteriorada se puede presentar un recurso, aportando fotografías, contra una sanción ya que la responsabilidad sobre su estado corresponde a alguna Administración Pública.*

*También las señales deben cumplir una serie de condiciones, así la Norma 8.1-IC, sobre señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras señala en su apartado 7.1.4 dedicado a la señalización, que “cada señal se deberá ver desde la anterior”.*

*El periódico el Faro de Vigo publica en su edición digital de fecha 19.06.2014 que un conductor fue multado por no respetar una señal de stop y se ve una foto en la que la señal es prácticamente imposible de distinguir al estar tapada por las ramas de un árbol. El conductor sancionado explica al periodista que le entrevista que no sólo no se distingue la señal, sino que no hay línea de detención en el cruce y que además la señal está muy alejada de este último.*

*Debieran preverse sanciones en el TRLTSV para aquellos propietarios que no eviten que los árboles o maleza de sus fincas oculten total o parcialmente las señales de circulación. También debieran ser sancionados los titulares de la vía cuando los árboles situados en la zona de dominio público de la vía oculten o dificulten ver la señalización.*

<sup>1920</sup> *La negativa de un conductor a abonar el peaje constituye infracción al artículo 153 del Reglamento General de Circulación, toda vez que la señal R-200 establece la “prohibición de pasar sin detenerse, Indica el lugar donde es obligatoria la detención por la proximidad, según la inscripción que contenga, de un puesto de aduana, de policía, de peaje u otro, y que tras ellos pueden estar instalados medios mecánicos de detención. En todo caso, el conductor así detenido no podrá reanudar su marcha hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece”.*

*El art.132.1 del RGCir señala que cuando la señal imponga una obligación de detención no podrá reanudar su marcha el conductor del vehículo así detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece que, en el caso de los peajes, es el pago o la justificación de la exención. Esto es completamente independiente de que el titular de la autopista por razones de fluidez de la circulación o de evitación de otro tipo de inconvenientes, autorice a sus empleados a abrir la barrera y a colocar el semáforo en fase verde con objeto de que el vehículo reanude la marcha, aunque no haya abonado el importe del peaje.*

**Denuncia y pruebas.** *La acreditación de la infracción se produce mediante la denuncia (voluntaria) formulada por el empleado de la titular de la autopista, recogiendo los datos necesarios para que la misma pueda ser tramitada. Al acta de denuncia es muy recomendable que se acompañe prueba gráfica de la matrícula del vehículo con el que se ha cometido la infracción y también indicación de la identidad de otra persona que hubiera presenciado los hechos objeto de la denuncia y que pueda actuar como testigo. En los supuestos en los que la infracción sea constatada por Agentes de la Autoridad, la denuncia será formulada por éstos directamente.*

*En aquellos expedientes en donde los interesados, en sus escritos de alegaciones, nieguen la veracidad de los hechos, en la resolución sancionadora se hará referencia a la facultad para formular denuncias que tiene el personal encargado de la vigilancia de autopistas y al valor probatorio de sus denuncias al estar revestidos, de formas excepcional y temporal, de autoridad (artículo 29.2 de Ley 8/1972, 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión).*

**En los peajes dinámicos o telepeajes<sup>1921</sup>, los vehículos que los utilicen deberán estar provistos del medio técnico que posibilite su uso en condiciones operativas<sup>1922</sup>.**

2. Salvo circunstancias especiales<sup>1923</sup> que lo justifiquen, el usuario debe **obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.**

#### **Artículo 54. Preferencia.**

1. El orden de preferencia<sup>1924</sup> entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

---

<sup>1921</sup> El Reglamento General de Circulación, incluye dos señales nuevas de tráfico, representando una T blanca en tres cuerpos sobre fondo azul, que identifican las vías de telepeaje y obligan a que los conductores de los vehículos paguen el importe del peaje por este método, para lo que necesitan llevar a bordo un OBE (on board equipment) válido. La señal rectangular indica que la vía así señalada es una vía mixta, en la que conviven el pago con el sistema de telepeaje junto con otros métodos que se especifican.

La señal redonda identifica las vías de la estación de peaje donde el telepeaje es el único sistema de pago aceptado. La señal R-418 (Vía exclusiva para vehículos dotados de equipo de telepeaje operativo o telepeaje obligatorio) no obliga a detenerse ya que se levanta la barrera mientras el vehículo va circulando. Circular por una vía o carril donde se aplica esta señal sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo constituye infracción al artículo 132.1 del RGCir.

El art. 29.3 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, señala: "En las autopistas que tengan implantado el sistema de peaje dinámico o telepeaje, para acreditar los hechos podrá utilizarse, previa homologación por la Administración, cualquier sistema o medio técnico, mecánico o de reproducción de imagen que identifique a los vehículos, que constituirá medio de prueba suficiente en la denuncia que formule el personal de la empresa concesionaria, debidamente autorizado al efecto, en el procedimiento sancionador por infracción de la obligación relativa a la utilización de estos sistemas contenida en el artículo 53.1 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (sustituido ahora por el mismo número de artículo y apartado del TRLTSV).

Véase también el Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales y la Orden FOM/616/2013, de 12 de abril, por la que se crea y regula el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España.

<sup>1922</sup> La Instrucción 12/S-127, de 22 de mayo, sobre "Infracciones relativas a peajes", en su apartado 1.1 recoge las infracciones sobre la negativa a abonar el peaje en carriles con cabina; el apartado 2) las infracciones referidas a circular por carriles o vías destinados al telepeaje sin estar provisto del dispositivo de telepeaje operativo y el apartado 3) hace referencia a otras infracciones relacionadas con la negativa a pagar peaje.

<sup>1923</sup> Debiera aclararse un poco más lo que significan "circunstancias especiales" o bien hacerlo en el RGCir. Parece dar a entender que no se está obligado a obedecerlas si están mal colocadas o no son visibles. En esos casos el afectado debe acreditar debidamente este extremo.

<sup>1924</sup> Debía haber indicado "salvo excepciones reglamentarias".

a) <sup>1925</sup> **Señales y órdenes** <sup>1926</sup> **de los agentes** <sup>1927</sup> de la autoridad <sup>1928</sup> encargados de la vigilancia del tráfico <sup>1929</sup> en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas <sup>1930</sup>.

<sup>1925</sup> Esta definición sobre los agentes es semejante a la utilizada en Estados Unidos "Law Enforcement Officer" que significa "agente encargado de la aplicación de la ley". Es notable que no se utilice una expresión semejante al referirse a otros policías y así no nos encontramos, por ejemplo, "órdenes de los agentes de la autoridad encargados del mantenimiento del orden público en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas". Sería más interesante que nuestros legisladores apostasen por términos mucho más sencillos como "agente o policía de tráfico", "agente o policía de circulación" o incluso se utilizase un término popular en Iberoamérica "policía o agente vial".

<sup>1926</sup> Estas señales y órdenes pueden ser con los brazos, con banderas, con luces, con el silbato y también con la señal V-1. El Reglamento General de la Circulación, al igual que la Convención de Viena de 1968 sobre señalización vial, sólo cita tres órdenes o instrucciones con los brazos, mientras la propia DGT en su revista añade algunas más. El RGCir se ocupa de las señales desde un vehículo policial en el art. 69, pero éste cita el art. 68.2, que a su vez cita el art. 173, sin que el lector quede suficientemente informado, obligándolo a acudir al Reglamento General de Vehículos para conocer qué es la señal V-1.

Además de estos artículos nos encontramos con lo dispuesto en el art. 143.3.e) RGCir, que viene a reproducir lo dispuesto en el art. 69, aunque no de forma coincidente. Así, este último artículo dice que la policía activará un dispositivo de **emisión de luz amarilla** hacia adelante de forma intermitente o destellante, mientras que el art. 143.3.e) dice que la luz será "**roja o amarilla**".

La Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial, que la vigente Ley de Bases de Tráfico de 1989 se comprometió a respetar en su Base cuarta, señala en su art. 6.3.c) que la luz sólo puede ser "**roja**".

<sup>1927</sup> El artículo 68 RGCir que se ocupa de las facultades de los conductores de los vehículos prioritarios establece que podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad numerosas normas de tráfico "salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento".

En el caso de que unos agentes circulen en un vehículo policial persiguiendo a otro vehículo tendrían que cumplir las señales y órdenes de los agentes de tráfico, ya que, en este caso, como vemos en este apartado, tienen más autoridad que los primeros, salvo que fuesen precisamente los agentes de tráfico los que persiguiesen a un infractor. Aunque al igual que cualquier otro vehículo de emergencias deben hacer un uso ponderado de su régimen especial.

Para dar órdenes e indicaciones pueden utilizar paletas con señales. El art. 1.4 del Anexo I RGC establece las medidas que deben tener:

- Señales circulares: 50 cm de diámetro.
- Señales triangulares: 70 cm de lado.

<sup>1928</sup> Esto implica que si se efectuase un control de tráfico de drogas por parte de la policía nacional este apartado no sería de aplicación, pero si lo sería el siguiente dedicado a la señalización circunstancial.

<sup>1929</sup> No debiera limitarse a los agentes de tráfico ya que debiera incluir las instrucciones dadas por otros agentes policiales (por ejemplo, un control de seguridad ciudadana).

En el Código de Circulación francés se detalla exhaustivamente a los agentes que tienen competencias para denunciar infracciones a los reglamentos de tráfico y cita a los guardias forestales y rurales, policías locales, policías portuarios, inspectores de transportes, agentes de aduanas, personal de las autopistas sometidas a peaje y los agentes de los aeropuertos.

<sup>1930</sup> En la legislación de tráfico nos encontramos como sinónimos de este término: "**agentes**" (art. 95.2 TRLTSV y art. 122.4 RGCir); "**agentes de tráfico**" (Ordenanza municipal de tráfico de Cuenca); "**agentes que regulan el tráfico**" (Ordenanza de tarjetas de estacionamiento personas movilidad reducida, de Ávila), "**agentes de** (sin el artículo "la") **circulación**" (Anexo I, Señales de circulación 1, RGCir); "**agentes de la circulación**" (art. 46.1.b) RGCir); "**agentes que regulan la circulación**" (Ordenanza municipal de Mérida); "**agentes que estén regulando la circulación**" (art. 143 RD 13/92); "**agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**" (dispositivo especial ordenación del tráfico – Gran Premio motociclismo de Valencia); "**agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico**" (art. 35 3 RGV); "**agentes de la autoridad**" (art. 87.3 TRLTSV); "**agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico**" (Orden INT/2223/2014); "**agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y seguridad del tráfico**" (art. 3 RPSMT); "**agentes de la autoridad en materia de tráfico**" art. 48.3) Ley Foral 5/2007, de carreteras de Navarra; "**agentes de la autoridad que regulen la circulación**" (art. 143.1 RGCir); "**agentes de la autoridad en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor**" (art. 5.l) TRLTSV); "**agentes de la autoridad responsables del tráfico**" (art. 5.7) RGCir); "**agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas**" (art. 13.3 TRLTSV), "**agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas** (art. 6 RD 920/2017)", "**agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico**" (art. 4.1

<sup>1931</sup> (Otro personal regulando el tráfico).

---

RPSMT); **"agentes de la autoridad responsables de la vigilancia y disciplina del tráfico"** (art. 37.3 RGCir); **"agentes de la autoridad responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico"** (art. 68.1 RGCir); **"agentes de la autoridad responsables del tráfico que estén regulando la circulación"** (art. 143.1 RGCir); **"agentes de la autoridad responsable de la regulación, gestión y control del tráfico"** (art. 143.3a RGCir); **"agentes encargados del servicio de vigilancia de tráfico y control de la seguridad vial"** (Oficina de recaudación del ayuntamiento de Oviedo), **Fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil** (Orden M. Gobernación de 15 de junio de 1965) y **Policías Urbanas de Circulación** (Orden M. Gobernación 15.06.1965).

<sup>1931</sup> Debieran figurar en el TRLTSV las potestades de la "policía militar", de las "patrullas escolares", del "personal de obras", del "personal que acompaña transportes especiales", del "personal de protección civil" y del "personal responsable de pruebas deportivas". Todos ellos figuran en el artículo 143 RGCir donde no aparece con suficiente claridad si tienen, en ese momento, la consideración de agentes de la autoridad y su capacidad para denunciar la desobediencia a sus indicaciones y las sanciones que se aplicarían en ese caso.

La DGT en un escrito del Jefe de la Unidad de Normativa, de fecha 04.05.2021, indica que el personal de protección civil en ausencia de agentes de la circulación o para auxiliar a éstos deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros. También indica que dada la complejidad de las normas de regulación del tráfico, los miembros de Protección Civil no pueden regularlo, salvo que concurren situaciones de emergencia, y en ausencia de agentes de la circulación. Recuerda finalmente que, como cualquier ciudadano pueden formular denuncias voluntarias si observan infracciones a la normativa de tráfico.

En algunas comunidades autónomas como Galicia (Ley 4/2007, de 20 de abril, de coordinación de policías locales) se permite que en aquellas localidades que carezcan de policía local, los vigilantes municipales, si existen, puedan regular el tráfico y que en esa función tengan la consideración de agentes de la autoridad.

En la Ley de Tráfico de la Isla de Jersey (Reino Unido) se establece que una patrulla escolar que lleve un uniforme aprobado por el Ministerio de Educación y provista de la señal correspondiente tiene la capacidad de obligar a detenerse a un vehículo de motor.

**b) Señalización circunstancial<sup>1932</sup>** que modifique el régimen normal de utilización de la vía<sup>1933</sup>.

<sup>1932</sup> Señalización circunstancial es la que se coloca temporalmente por motivos de obras o por circunstancias del tráfico, la que colocan los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y la que aparece en los paneles informativos de señalización variable.

También son señales circunstanciales las barreras, incluidas las situadas en pasos a nivel. En este último caso, si existiese una señal de stop antes de la vía, no se tendría que respetar, si la barrera estuviese levantada ya que la señalización circunstancial tiene preferencia sobre una señal vertical. Sin embargo, debemos tener en cuenta que el art. 146.b) RGCir señala que los pasos a nivel se regulan mediante semáforos.

Este tipo de barreras también está afectado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Muchas veces coinciden en la forma las señales circunstanciales con las fijas como pasa en las señales de peligro que pasan a tener un fondo amarillo cuando son circunstanciales o en los paneles direccionales cuyos colores pasan de blanco y negro en los permanentes a blanco y rojo en los provisionales.

Las nuevas tecnologías están permitiendo que las señales estén conectadas a Internet y se puedan modificar al instante. Así en caso de una zona donde se autoriza regularmente la instalación de un mercado callejero se puede advertir con más facilidad a los conductores que pretendan estacionar en la zona. Esas señales, al poder modificarse en función de las circunstancias, tendrían también la consideración de circunstanciales. También tendrían esta consideración, por ejemplo, los semáforos que, de forma automática y a través de sensores, en algunos países van cortando la circulación en las calles que desembocan en otra por donde está circulando un vehículo prioritario para facilitar que llegue antes a su destino.

Véase la Resolución de 1 de junio de 2009, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de Señalización Variable (BOE núm. 143, de 13 de junio) y la norma UNE-EN 12966:2015, cubriendo esta última los PMV móviles, temporales y permanentes instalados y usados en áreas de circulación, de la red pública y privada, incluyendo túneles para la información, guía, advertencia y dirección del tráfico.

Los Paneles de Mensaje Variable (PMV) los encontramos en el art.144.1 RGCirc, dedicado a las señales circunstanciales y su balizamiento, donde se dispone que “el contenido de los textos y gráficos de los paneles de señalización de mensaje variable se ajustará a lo dispuesto en el Catálogo oficial de señales de circulación”, y en su Anexo I, que se ocupa de las señales de circulación, en su apartado 2 dedicado a los Paneles de Mensaje Variable.

Es llamativo que el art. 139.2) RGCir establezca que “La autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable **de la señalización de carácter circunstancial** en razón de las contingencias de **aquél y de la señalización variable** necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras”, con lo que da a entender que son señalizaciones diferentes. Por eso en este apartado que estamos analizando del TRLTSV debiera decir: b) Señalización circunstancial y variable que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.

Sin embargo, la Sección II, que se ocupa de la señalización circunstancial en el Capítulo VI RGCir, incluye a los paneles de mensaje variable en su art. 144.

Para conocer la luminosidad de los paneles de mensaje variable debe consultarse el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07, que está vigente desde 01.04.2009. También se debe tener en cuenta la Norma UNE-EN 12966:2015 Señalización vertical en carretera. Paneles de mensaje variable.

<sup>1933</sup> También es señalización circunstancial las señales acústicas y luminosas emitidas por los vehículos prioritarios, ya que, además, al igual que otras señales circunstanciales, tienen preferencia sobre el resto de la señalización excepto la de los agentes de tráfico.

c) <sup>1934</sup>**Semáforos**<sup>1935</sup>.

d) **Señales**<sup>1936</sup> **verticales**<sup>1937</sup> **de circulación**<sup>1938</sup>.

<sup>1934</sup> Ni la ley ni el RGCir contemplan como actuar en caso de avería de un semáforo como por ejemplo cuando está apagado o queda una luz roja permanente. Debiera indicar que se podrá pasar después de un tiempo prudencial de espera y, extremando la precaución, además de advertirlo en la medida de lo posible.

También se observan pasos mixtos para peatones y ciclistas, donde debajo de la silueta del peatón aparece una bicicleta en verde o en rojo. En ese paso pueden pasar los ciclistas montados en sus bicicletas y debería regularse en el Reglamento General de Circulación y no sólo en una ordenanza municipal.

También tiene cada vez más auge la instalación de avisadores acústicos, que son especialmente útiles para las personas con dificultades severas de visión, y de descontadores que advierten a los peatones cuanto tiempo falta para que pase a la fase roja.

En materia de semáforos estamos asistiendo a una creciente creatividad de las administraciones locales, aunque no solo en España. Así al añadido en diversas ciudades europeas de siluetas de mujeres (normalmente con falda y coleta), se instalaron siluetas de parejas del mismo sexo y estas dos iniciativas fueron copiadas en algunas localidades españolas. Llama la atención, dado el interés que muestran algunos ayuntamientos por dar visibilidad a todo tipo de colectivos, que todavía no se haya colocado la silueta de un discapacitado

En algunas localidades asiáticas se coloca una columna separada del semáforo con detector de presencia que se activa echando agua a los peatones que pretenden cruzar con luz roja.

Se está poniendo de moda, en algunas ciudades europeas, los semáforos con sólo dos colores: rojo y verde y los estudios muestran que hay menos accidentes ya que se circula con más prudencia y se está más atento a los demás usuarios de la vía y al entorno.

En Francia, desde 2012, a fin de favorecer el uso de la bicicleta se permite que los ayuntamientos puedan autorizar el paso de los ciclistas, aunque el semáforo esté en rojo. Consiste en una señal luminosa y un cartel específico.

<sup>1935</sup> El RGCir contempla dos excepciones:

a) El art. 146.d) indica que los conductores ante una luz amarilla intermitente o dos luces amarillas alternativamente intermitentes de un semáforo circular para vehículos, deben extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso, pero estas luces intermitentes no eximen del cumplimiento de otras señales que obliguen a detenerse, como por ejemplo una señal de Stop con lo cual estas últimas, en este caso, pasan a tener prioridad sobre el semáforo.

b) El art. 147.b) señala que, en los semáforos cuadrados de ocupación de carril situados sobre carriles reversibles, una luz verde en forma de flecha apuntada hacia abajo indica que está permitido circular por el carril correspondiente. Esta autorización de utilizar el carril no exime de la obligación de detenerse ante una luz roja circular o, de obedecer cualquier otra señal o marca vial que obligue a detenerse o a ceder el paso, por excepción a lo dispuesto sobre el orden de preeminencia entre señales, o, en su ausencia, del cumplimiento de las normas generales sobre prioridad de paso.

Por ello, se puede decir que este tipo de semáforos tienen carácter informativo.

<sup>1936</sup> Desde el 1 de enero de 2013, todos los productos empleados en la Señalización Vertical fija que figuran en el alcance de la Norma Europea Armonizada UNE-EN 12899-1:2009 Señales verticales fijas de circulación. Parte 1: Señales fijas, tienen que haber sido certificados por un Organismo Notificado demostrando que cumplen con los requisitos especificados para cada producto en la citada norma.

<sup>1937</sup> En ocasiones, incumplir lo dispuesto por una señal supone una infracción adicional mayor. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, considera infracción leve no obedecer una señal de entrada prohibida a toda clase de vehículos (R-101) pero esa desobediencia, a veces, implica circular en sentido contrario, lo que supone ser denunciado por el artículo 77.f) del TRLTSV por infracción muy grave. En esos casos se debiera denunciar la infracción más grave, que en el caso de la prohibición de entrada está contemplada en el art. 152 RGCir.

De todas formas, no tiene sentido que entrar, por ejemplo, con un caballo, en una autopista sólo pueda ser considerada como infracción leve, al no estar tipificada como grave o muy grave, que, por pronto pago, se reduce a una multa de 40€. En cambio, es infracción grave, según el art. 76.x) RGCir, hacerlo con un vehículo que lo tiene prohibido.

<sup>1938</sup> Existe una excepción bastante habitual que se da cuando una señal vertical de aplicación a toda la anchura de la calzada está complementada por marcas viales, en una intersección, delimitando carriles exclusivos señalizados con una señal de flecha de carril con una única dirección y sentido, o delimitado de forma que desde él sólo pueda seguirse de forma inequívoca, una sola dirección y sentido. En este caso de acuerdo con el Manual 2013 de Normas y Señales reguladoras de la circulación de la DGT, tienen prioridad las marcas viales.

Así es habitual ver una señal vertical de Stop y luego marcas viales en dos carriles, uno con una señal de Stop para girar a la izquierda y otro de Ceda el paso para girar a la derecha.

## e) Marcas viales<sup>1939</sup>.

<sup>1940</sup> (Señales luminosas desde los vehículos y señales acústicas)

<sup>1941</sup> (Señales para vehículos autónomos)

<sup>1942</sup> (Exceso de señalización)

<sup>1939</sup> El artículo 167 f) del RGCir indica que no se consideran con la categoría de marcas viales las líneas longitudinales que delimitan, para hacerlos más visibles, los lugares de estacionamiento. Por ello, si entrasen en contradicción con una marca vial, ésta tendría preferencia. Así, si hay una plaza de estacionamiento que ocupa parte de un paso de peatones, este último tendría preferencia.

También se observan líneas azules en el arcén de algunas autopistas. No tienen consideración de marcas viales e indican que debajo del asfalto va un tendido de fibra óptica.

Hay ocasiones en que una marca vial parece tener prioridad sobre un semáforo, tal como sucede cuando el conductor puede cruzar un semáforo en verde, pero una marca vial de cuadrícula amarilla le indica que no lo puede hacer si hay riesgo de quedar detenido en la intersección. Pero esta marca vial, es realmente **una marca de refuerzo o de recuerdo** de lo dispuesto en el Art. 59, dedicado a las intersecciones, del RGCir: "1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal". No es el único caso, ya que la señal R-310 de Advertencias acústicas prohibidas, es también **una señal de recuerdo**, de algo que está prohibido siempre, salvo algunas excepciones, como usarlas para evitar un accidente o trasladar un enfermo o herido en un automóvil particular a un centro sanitario.

<sup>1940</sup> Debiera aclararse la prioridad que tienen este tipo de señales.

<sup>1941</sup> En febrero de 2017 se empezaron a instalar en Baviera (Alemania) en la autopista A9, en el tramo Múnich - Ingolstadt señales verticales que son "leídas" por los vehículos autónomos. Tienen forma redonda, con gráficos en blanco y negro y 70 cm de diámetro. Estos gráficos, junto con un mapa muy preciso y sensores deberían ayudar a los automóviles controlados por ordenador a determinar su posición con precisión de centímetros. La Dirección de la Autopista del Sur de Baviera, informó que se colocarían 13 señales en la A9 y A93 alrededor del triángulo de la autopista Holledau en una distancia de aproximadamente 2,5 km, en el borde de la carretera. El propósito es que los fabricantes de automóviles puedan hacer pruebas sobre su eficacia. Las nuevas señales no tienen ningún significado para los conductores humanos.

<sup>1942</sup> Hay muchas señales que son totalmente superfluas. El Departamento de Transporte británico realizó un estudio sobre señalización entre 2015 y 2017 y llegó a la conclusión de que muchas señales de advertencia de peligro partían de la base de que los conductores tenían un notable grado de estupidez.

El número de señales de tráfico en el Reino Unido pasó de 2.16 millones en 1993 a 4.57 millones en 2013, un incremento que el grupo de trabajo que realizó el estudio, considera que es "inasumible". Esta proliferación se debe a que muchas se instalaron con la creencia de que un mayor número de señales reduciría los accidentes y asimismo para evitar demandas legales contra las autoridades locales.

Una señal que no tiene mucho sentido es la de "animales en libertad" si no va acompañada de un cartel complementario indicado el tramo afectado y si además no se reduce la velocidad en ese tramo. No sirve tampoco que se pongan carteles complementarios indicando, por ejemplo, 6 km, ya que es prácticamente imposible que un conductor pueda mantener en su mente esa señal durante un recorrido tan largo.

Pero eso no parece importarles mucho a quienes programan la instalación de estas señales, así nos encontramos en la A7 con la señal de peligro de "animales en libertad" con un cartel complementario de 44 km contradiciendo lo dispuesto en la publicación: "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada)" editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en 2015. En su página 121 establece: "Las señales a colocar en los extremos de los tramos conflictivos deberán incorporar un panel complementario inferior (S-810) con indicación de la longitud de vía en la que se concentra el mayor riesgo de atropello de fauna silvestre. Para evitar la habituación de los conductores, y tratándose de refuerzos de señalización justificados solo en lugares muy concretos, se evitará que la advertencia se refiera a tramos demasiado largos, superiores a 1 km".

Sin embargo, muchas veces figura un cartel complementario debajo de la señal de peligro "animales en libertad" con la leyenda "en toda la carretera", lo que no aclara mucho a los conductores que no son de la zona.

El 09.10.2019 Telecinco informaba que los vecinos de Catoira (Pontevedra), **habían reclamado al Ayuntamiento una mejora en las carreteras** que recorrían el municipio. Sin embargo, obtuvieron un exceso en la señalización, **120 señales de tráfico en sólo un kilómetro**, además de 13 badenes en estos mil metros.

<sup>1943</sup> (Señales ocultas)

2. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí<sup>1944</sup>, prevalecerá la preferente<sup>1945</sup>, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo<sup>1946</sup>.

## Artículo 55. Formato.

*Y es que muchas veces existe una peligrosa tendencia de las autoridades competentes en materia vial, que pretende solucionar o corregir defectos estructurales o de diseño geométrico y de falta de reparación, mantenimiento o conservación de las vías de circulación, a añadir señales adicionales a los tramos con problemas de seguridad.*

*El 29.10.2007 la Comisión de Justicia del Senado aprobó una enmienda a la reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial que establecía que el Gobierno debía impulsar, de acuerdo con las administraciones competentes, una “revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad”.*

<sup>1943</sup> *Señales de fondo negro y pictogramas delineados con leds, habitualmente con sistemas de radar o similar incorporados, que se activan bajo determinadas condiciones (exceso de velocidad, exceso de galibo, presencia de peatones, etc.) Son muy útiles para mostrar advertencias solo cuando se considera necesario.*

<sup>1944</sup> *No sólo pueden estar en contradicción entre sí las señales, sino también los artículos o sus apartados. Así el art. 48.1.f) RGCir dispone: “En las vías sin pavimentar el límite de velocidad máximo será de 30 km/h.” con lo cual un quad no podría superar esa velocidad en ese tipo de vías, sin embargo, poco después, el apartado h) indica: “A los vehículos de tres ruedas y cuadriciclos en cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora.”, con lo que queda la duda sobre a que velocidad puede circular un quad por una vía no pavimentada, en la que no esté prohibida expresamente la circulación de este tipo de vehículos. También se contradice el art. 12.4.b) RGCir con el art. 48.1.a del mismo reglamento en relación con la velocidad a la que puede circular una motocicleta con remolque por las diferentes vías.*

*Por ello este artículo debiera haberse redactado de la forma siguiente: “En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes artículos o apartados de los mismos, parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la aprobada con posterioridad y si coincidiesen en su publicación, la más restrictiva”.*

*Podría estarse vulnerando el principio constitucional de seguridad jurídica contenido en el art. 9.3 CE y si examinamos los principios:*

- *de Jerarquía Normativa, ya que este principio establece la norma de rango superior prevalece sobre la de rango inferior, ya que se trata del mismo reglamento.*
- *de Cronología o Temporalidad: supone que toda norma posterior de igual rango deroga a la anterior. En este caso dado que las nuevas velocidades para vehículos con remolque del art. 48 RGCir son posteriores a las existentes en el art. 12 RGCir, habría que aplicar el art. 48. En el caso de las velocidades de los cuadriciclos y los vehículos de 3 ruedas en las vías no pavimentadas, no se han modificado las velocidades existentes, pero se ha añadido una más restrictiva, sin que pueda saberse con claridad cuál se aplica.*
- *de Especialidad: supone que la norma especial prevalece sobre la general. Este principio, no sería de aplicación en estos dos casos.*

<sup>1945</sup> *Debía indicar, “salvo excepciones reglamentarias”. Véanse el art. 146.d) y el 147.b) RGCir,*

<sup>1946</sup> *El mismo texto aparece en el art. 133.2 RGCir. Hay algunos casos en que una señal tiene distinta categoría frente a otra y este apartado parece no tener aplicación. Así, si un conductor se encuentra en una intersección un paso de peatones que comunica dos tramos de acera y que tiene una señal vertical de stop, y si desea girar a la izquierda o a la derecha, se ve obligado a ocupar el paso de peatones para poder observar los vehículos que se aproximan y si en aquel momento un peatón desea cruzar por el paso de peatones, no puede hacerlo con comodidad ya que está ocupado por el vehículo, que sin embargo no estaría en infracción porque ponerse encima del paso de peatones es la única opción que tiene para poder girar. Aquí se daría el caso de que para cumplir con una señal (vertical) se tiene que infringir otra (horizontal).*

**1. Reglamentariamente se establecerá el Catálogo Oficial<sup>1947</sup> de Señales de la Circulación<sup>1948</sup> y Marcas Viales<sup>1949</sup>, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales<sup>1950</sup> en la materia.**

<sup>1947</sup> Art. 134 y Anexo I del RGCir. En el Anexo I se indica que el Catálogo oficial de señales de circulación está constituido por:

Norma de carreteras 8.1-I.C Señalización vertical.

Norma de carreteras 8.2-I.C Marcas viales.

Norma de carreteras 8.3.I.C Señalización de obras.

Catálogo de señales verticales de circulación. Tomos I y II.

Los documentos indicados establecen la tipología y presentación de las señales, y forman parte de la regulación básica establecida por la Dirección General de Carreteras.

Con lo cual vemos que no sólo se deben tener en cuenta la normativa de tráfico en materia de tráfico sino también la de carreteras.

Además, hay que tener presentes las Convenciones Internacionales firmadas por España, tal como señala el art. 96 CE. Son especialmente importantes:

- La Convención de Ginebra de 1949 sobre circulación por carretera.
- La Convención de Viena de 1968 sobre señalización vial, que fue complementada por el Acuerdo Europeo Complementario de Ginebra de 1971, al que se añadió un Protocolo de Marcas Viarias en 1973.

Aunque ni la Convención de Viena no fue ratificada por España, la Ley 18/1989 de Bases de Tráfico y Seguridad Vial se comprometió a acomodarse a ella.

También, a la hora de elaborar las leyes y reglamentos se deben respetar las Convenciones que se ocupan de las personas vulnerables, ya que fueron ratificadas por España.

- Convención sobre los derechos del niño.
- Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Además, estarían incluidas las señales que han pasado a formar parte de la legislación estatal por figurar en Tratados Internacionales firmados por España y publicados en el BOE, ya que así lo dispone el art. 96 C.E. Uno de estas señales es la señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad) que es analizada en detalle a lo largo de este trabajo.

Hay señales que figuran sólo en una norma de carreteras como es el caso del “hastial” que figura en la Norma 8.1-IC Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras y que consiste en un panel vertical con franjas azules y blancas y que sirve para delimitar la presencia de un túnel o un paso inferior haciéndolos más visibles.

En esta misma Norma, en su apartado 7.33 se indica la posibilidad de reforzar la señalización en determinados tramos en los que se considere que un refuerzo de la señalización puede contribuir a mejorar las condiciones de circulación. Se pondrán las señales triangulares y circulares dentro de un panel del color de la carretera y excepcionalmente ese color será amarillo fluorescente y retrorreflectante. Cuando la incidencia sobre la que se informa se produzca en un tramo, y no puntualmente, se podrá incluir la distancia a la que se refiere dicha incidencia. Dado que las Normas de la Instrucción de Carreteras no son tan conocidas como la normativa de tráfico, estas señales que hemos visto debieran figurar en el Reglamento General de Circulación.

También nos encontramos con señales que todo el mundo piensa que están en el catálogo oficial pero no es el caso, tal como sucede con la señal de “Vehículo de servicio de auxilio en vías públicas” que, si bien figura en el Anexo XI RGV, sólo puede ser usada en este tipo de vehículos como señal V-24 y por lo tanto no debiera utilizarse para ningún otro fin. Pero cuando se encuentra debajo de una señal de prohibido estacionar junto con el mensaje “avisamos grúa”, podría entenderse que se trata de un cartel complementario. La última versión de esta señal V-24 la encontramos en el Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas (BOE núm. 65, de 17 de marzo).

A veces, una señal es creada por una Instrucción de la DGT como sucede con la que indica “Estacionamiento de vehículos compartidos”, creada por la Instrucción 20/V-140, o la señal de prohibición en las Zonas de Bajas Emisiones creada por la Instrucción MOV 21/3.

En cualquier caso, es de lamentar que dada **la amplitud y variedad de las señales** no esté su totalidad en un único documento, ya que, por ejemplo, ciertas señales son desconocidas por el gran público y además de no enseñarse en las escuelas particulares de conductores no aparecen tampoco en los manuales de las editoriales. Sorprende igualmente ver que el art. 140 RGCir, dedicado a la señalización de obras dispone que las señales de carriles pueden ir todas con fondo amarillo, pero esas señales son distintas a las que figuran en la Norma 8.3-IC donde no sólo hay señales que no coinciden en la numeración con el RGCir sino que además muchas tampoco aparecen en este último.

Los ayuntamientos también toman muchas iniciativas sin respetar lo dispuesto la Ley de Bases de Tráfico de 1989 (aún vigente) en el TRLTSV y en el RGCir. Así, por ejemplo, la Ordenanza municipal de Salamanca, dispone: “1. (...) Las señales y marcas viales a utilizar cumplirán las normas y especificaciones que se establecen en el

Reglamento General de Circulación y en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales. 2. **Cuando no exista, en el Catálogo citado en el apartado anterior, señal cuyo significado se ajuste a lo que se pretende advertir, informar, ordenar o reglamentar, el Ayuntamiento aprobará el modelo de señal o conjunto de señales que considere más adecuado.** Para el diseño de la señal o conjunto de señales se procurará utilizar las formas, símbolos y nomenclaturas especificadas en el citado Catálogo, sin que el mismo pueda inducir a error. La forma, color, diseño y significado de las señales así aprobadas **se especificarán y aprobarán por Bando de la Alcaldía** de este Ayuntamiento, quedando incorporadas a la presente Ordenanza como anexo a la misma". Vemos como algún ayuntamiento cree que con un Bando municipal puede aprobar una señal que no figura en el Catálogo Oficial.

Y esto no es así ya que la Base quinta de la Ley de Bases, de 1989 señala que: "1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973". También el TRLTSV señala en su art. 1.d) que se ocupa de "los criterios de señalización de las vías de utilización general" y en su art. 2 dispone que "los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional. También establece en su art. 4 que es competencia de la Administración General del Estado:

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

Si nos fijamos en lo que indica la Convención de Ginebra sobre Señalización Vial, de 1968, vemos que en su art. 8.2 indica que las Partes Contratantes (España no lo es, pero en la Ley de Bases se comprometió a respetar lo dispuesto en la Convención) que deseen adoptar una señal o un símbolo no previsto por la Convención, deberán procurar que se concierte un acuerdo regional (es decir, de varios países) sobre esa nueva señal o ese nuevo símbolo. Con lo que vemos que en ningún caso se permite que un ayuntamiento o comunidad autónoma puedan crear una señal no prevista en la Convención y recordemos finalmente que el art. 7 del TRLTSV no contempla entre las competencias de los municipios la posibilidad de que puedan crear nuevas señales de tráfico.

Asimismo, existen numerosas señales que complementan al Catálogo Oficial, aunque sólo cuando se incorporen al mismo adquieran valor reglamentario.

Finalmente debemos tener en cuenta que no basta con que la señal sea reglamentaria, sino que además a veces debe estar duplicada a ambos lados de la calzada y también debe estar situada lo suficientemente alejada de la plataforma para evitar colisionar con ella en caso de accidente o salida de vía. Aunque la vía cuente con biondas, estas se deforman en caso de colisión y conviene que su deformación no supere el lugar donde esta la señal para que esta no se convierta también en un peligro añadido.

<sup>1948</sup> Algunas de estas señales han quedado anticuadas. Así en la R-106 "Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías" ya no tiene sentido que figure la silueta de un camión dentro de un círculo rojo ya que hay muchos ciclos empleados, hoy en día, en el reparto de mercancías y no podrían entrar en esas vías.

<sup>1949</sup> No tiene sentido que diferencie "señales" de "marcas viales", ya que estas últimas también son señales. Así el art. 54 TRLTSV dice: "El orden de preferencia entre los **distintos tipos de señales** de circulación es el siguiente. ... e) **Marcas Viales**".

Las señales se van actualizando según van cambiando las Normas de Carreteras. Así por ejemplo en la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (que según el Anexo I RGCir forma parte del Catálogo Oficial de Señales de Circulación), nos dice que un radar fijo se advertirá en un tramo de carretera mediante un cartel lateral contenido en la figura 252 de dicha Orden.

Otras señales que aparecen en la Orden son la que indican un Centro de Conservación de Carreteras de la Dirección General de Carreteras (figuras 253 y 254), refuerzos en la señalización (figura 255) y la señal de distancia mínima entre vehículos, con sus variantes de señalización en autopista y autovía y en carretera convencional (figura 256).

La señal "galón", que también figura en dicha Orden, fue incluida en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 y en el Acuerdo de medidas especiales en materia de seguridad vial 2011, aprobados por el Consejo de Ministros el 25 de febrero de 2011. Las características de dicha señal figuran en el Anexo que acompaña la Nota de Servicio 1/2011, sobre señalización de tramos con riesgo de colisión por alcances.

La señal "Tramo de concentración de accidentes" está contenida en el "Plan de Tratamiento de Tramos de Concentración de Accidentes en la Red de Carreteras del Estado", que incluye el Acuerdo entre los Ministros de Fomento e Interior por el cual se señalarán algunos de los TCA y se instalará un dispositivo de control de velocidad, mientras se lleven a cabo las actuaciones previstas del Plan, con el objetivo de reducir la accidentalidad. El Plan fue aprobado por el Consejo de Ministros el 09 de enero de 2009. En el Plan figuran dos señales una al inicio del tramo indicando "Precaución" "Tramo de concentración de accidentes" y la longitud del tramo y la señal "Fin tramo concentración de accidentes".

En abril de 2004, la Comisión Europea emitió una recomendación a todos sus estados miembros de hacer un inventario de todos los tramos de carretera donde se sobrepasase regularmente los límites de velocidad establecidos y, consecuencia de ello, el riesgo de siniestralidad fuese mayor. Todo ello dentro del concepto de “velocidad segura” que establece la “Visión 0” (0 muertos en la carretera antes de 2050). La “velocidad segura” trata de prevenir el siniestro o sus consecuencias, si éste se produce. Las intervenciones en materia de seguridad vial para alcanzar esta “velocidad segura” se dividen en: formación, educación y divulgación a los conductores, la aplicación de medios técnicos y jurídicos y la vigilancia. Para dar respuesta a esta último, nace el INVIVE.

En junio de 2016 los medios de comunicación españoles informan de que se está colocando una nueva señal en los tramos especialmente peligrosos y por ello más vigilados, denominados con el acrónimo INVIVE (intensificación de vigilancia de la velocidad). Se trata de una señal rectangular de fondo naranja con el símbolo de un radar operando (similar a la figura 252 de la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras) y la longitud del tramo afectado. Recordemos que esta Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, según el Anexo I del RGCir forma parte del Catálogo Oficial de Señales.

El INVIVE es el tramo en el que **puede que “todavía”** no se haya producido el siniestro, pero hay una alta probabilidad de producirse debido a la elevada velocidad media de circulación. Por ello intenta anticiparse al siniestro y prevenir éste, mediante el control y la vigilancia. Para la puesta en marcha del INVIVE, la DGT ha implantado un sistema de gestión de la velocidad en la red, en las que las intervenciones ya no se concentran en determinados puntos o tramos kilométricos, sino en toda la vía. Así, cada carretera se convierte en un tramo, que va subdividiéndose posteriormente en cada Jefatura Provincial de Tráfico en tramos más concretos mediante un sistema de información geográfica (GIS). Una vez realizada esta tramificación, se calcula automáticamente el INVIVE en función directa del exceso de velocidad a la que se circula habitualmente, del número de siniestros habidos en un periodo concreto y de la longitud del tramo. Los logaritmos que se utilizan para obtener el INVIVE dicen que son tan buenos, que permiten priorizar las actuaciones de la DGT. Y no solo con respecto a la vigilancia de la velocidad, si no a otro tipo de actuaciones destinadas a mejorar la seguridad vial.

La DGT también está instalando un nuevo tipo de señalización, un panel rectangular de fondo anaranjado con el pictograma de Velocidad Controlada por Radar, que advierte de la proximidad de tramos de carretera peligrosos donde la velocidad está controlada. Estos nuevos paneles se presentan bajo distintas señales (limitación genérica de velocidad, prohibido adelantar...) en 300 tramos de carreteras convencionales identificados como más peligrosos. Son tramos donde la DGT ha detectado aumentos de la accidentalidad y la mortalidad asociados a los excesos de velocidad, durante el período 2010-2014. El panel indica que se trata de un tramo –de ahí la cifra en kilómetros– donde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil podrá instalar controles móviles preventivos de control de velocidad, algo que ya se hacía, pero que no disponía de una señalización que lo avisase. El nuevo panel advierte de la presencia de estos controles preventivos de excesos de velocidad e indica la longitud del tramo de carretera afectado.

Continuamente surgen nuevas señales en forma de carteles, incluso alentadas desde la DGT, que no figuran en el catálogo oficial. Así, la Instrucción de la DGT 18/TV-102, de 22.02.2018, recomienda la colocación de carteles informativos sobre la existencia de Guías Sonoras Longitudinales en los ejes y bordes de las vías en las que se estime conveniente su instalación.

Están pendientes también de inclusión de nuevas señales presentes en otros lugares de Europa, tales como la señal de peligro por presencia de gente mayor, la señal SIA (símbolo internacional de accesibilidad – Véase el comentario sobre el art. 40.2.d) o la señal que indica un lugar de carga de vehículos eléctricos.

En la provincia de Girona se están haciendo pruebas de circulación de coches autónomos en un tramo de dos km en el carril derecho de la AP-7 y figuran carteles bilingües indicando esta circunstancia. Esos carteles emplean la señal de refuerzo regulada en el Apartado 7.33 de la Norma 8.1-IC Señales Verticales, de la Instrucción de Carreteras, pero utilizan un símbolo, para describir el vehículo, que no está en dicha Norma.

<sup>1950</sup> El hecho de que hable de recomendaciones y no diga “de acuerdo con los Convenios Internacionales firmados por España” se debe a que, aunque España no ha ratificado la Convención de Señalización Vial de Viena del 8 de noviembre de 1968 y por lo tanto el Acuerdo Europeo complementario de esta Convención de 1º de mayo de 1971 y el Protocolo sobre señalización horizontal adicional a este Acuerdo hecho en Ginebra el 1º de marzo de 1973, sin embargo, aplica su contenido en el TRLTSV y en el RGCir. Y lo tiene que hacer, además, porque la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que sigue vigente, dispuso en su Base Quinta que “Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973”.

## **2. Dicho catálogo<sup>1951</sup> especificará, necesariamente, la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación<sup>1952</sup>.**

<sup>1951</sup> El vigente Catálogo oficial de señales verticales de circulación que fue publicado en 1992 por el MOPT (hoy, Fomento) contempla a veces de forma general ciertos tipos de señales sin especificar la totalidad de lo indicado en este artículo: forma, color, diseño y significado. Así, por ejemplo, la señal S-17 dedicada al "Estacionamiento" señala: "Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, representando ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración de estacionamiento señalado".

No existe una relación de las inscripciones o símbolos que pueden figurar en su interior. Así, para conocer el símbolo de discapacitado tenemos que buscarlo fuera del Catálogo Oficial, en las señales en los vehículos, en la señal V-15 que figura en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos complementado con el artículo 173 del Reglamento General de Circulación.

También llama la atención de que se sigan manteniendo la silueta de una locomotora a vapor en la señal de paso a nivel o siluetas de vehículos que ya no corresponden con el tipo de modelos que circulan por nuestros railes. El motivo es que sigue figurando en la Convención de Viena de Señalización Vial de 1968 y el Acuerdo Europeo Complementario de 1971, y en Francia también se ha mantenido. En Alemania han optado por la silueta de una locomotora eléctrica.

Pero el hecho de que existan señales que no estén en el Catálogo Oficial no es exclusivo de España y no deja de ser sorprendente que los Estados concluyan tratados para unificar las señales y los ayuntamientos, ignoren esos tratados, y pongan nuevas señales o variaciones de las existentes. En Alemania, se ha innovado mucho en materia de siluetas en los semáforos, aunque a veces se limitan sólo a uno o algunos de los existentes en la localidad. Primero se pusieron imágenes femeninas para darle visibilidad a este colectivo y ahora ya existen también imágenes de parejas heterosexuales y homosexuales.

En Berlín se optó por potenciar la figura del "hombrecillo" que figuraba en los semáforos de la Alemania del Este. En ciudades como Mainz o Augsburgo se ponen personajes de los cuentos de hadas y en la pequeña localidad de Friedberg, en el oeste de Alemania, figura del "rey del rock'n'roll", Elvis Presley, en tres semáforos, ya que hizo allí su servicio militar.

Esta tendencia parece imparable, en Stuttgart (Alemania) se trataron de poner unas figuras de cuentos en la señal de paso de peatones, pero el alcalde les informó que "Según la ley federal actual, no hay forma de permitir una exención para introducir señales de tráfico nuevas o modificadas", sin embargo, algunos vecinos indicaron que en otros estados federales sí se habían permitido y se dirigieron al comité de peticiones del parlamento estatal autonómico. En Tréveris, se pusieron siluetas con la figura de Marx, ya que nació en aquella localidad; en Hamelin, se inauguró uno con la silueta del famoso flautista; en Bremen, se incluyó la figura de los músicos de aquella ciudad, en Bonn, una silueta del rostro de Beethoven en un semáforo al lado de la casa donde nació. Muchas veces el pretexto es que "los semáforos no tienen que ser aburridos".

En Dinamarca, en la localidad de Fredericia nos encontramos con la figura de un soldado. Por otra parte, el periódico suizo "Le Temps" informa el 16.01.2020 que Ginebra (Suiza) será la primera ciudad en feminizar sus señales de tráfico, cambiando la mitad de las señales que indican un paso de peatones por otros en los que el habitual hombre que aparece en ellos es sustituido por una mujer o mujeres. Para ello se han diseñado 6 gráficos femeninos distintos, entre ellos una mujer embarazada. Según la alcaldesa de Ginebra esta modificación se hace dentro de la campaña "cero sexismo". Sin embargo, no todo el mundo está de acuerdo ya que se pueden plantear reclamaciones por discriminación por parte de las personas transgénero, las discapacitadas o con sobrepeso que podrían también solicitar ser representadas, si lo que se pretende realmente es mostrar la diversidad de la sociedad.

Seguramente en el futuro asistiremos a semáforos cuyas figuras irán cambiando cada pocos minutos para incluir a todos los colectivos o personajes imaginables.

En Madrid se colocaron citas y mensajes poéticos en el inicio de los pasos de peatones e incluso se hicieron algunos pasos que fueron considerados como arte moderno.

En Galicia se están instalando "pasos de vacas" para resaltar la importancia de ese animal, estando incluso fomentados por los ayuntamientos y ahí además de ir contra el Reglamento General de Circulación, en caso de atropello, podría ser demandada la administración municipal.

En toda Europa se están pintando simulando imágenes 3D y se empiezan a ver con los colores del arco iris, especialmente durante la "Fiesta del Orgullo".

En España, Fuenlabrada fue la primera ciudad que utilizó siluetas femeninas en la señal vertical de pasos de peatones y en los semáforos. Hoy ya son numerosas las ciudades, como sucede con Valencia, que los han adoptado, aunque sin seguir ningún modelo establecido.

---

*A finales de noviembre de 2019, los medios se hicieron eco de que se estaban pintando señales verticales de color morado bajo el pretexto de que de esa forma se apoyaba la lucha contra la violencia de género. Los políticos y los medios no se paran a pensar que hay muchas causas nobles por las que luchar, pero que antes se tienen que cambiar las normas. Va a ser interesante ver que resuelven los tribunales cuando haya reclamaciones por no ajustarse las señales a los modelos establecidos. Curiosamente estas señales modificadas están "bendecidas" por la DGT, a través de un tuit y de su revista, sin tener en cuenta lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación, que en su artículo 93 dice que "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento" y en la Base 5ª de la Ley 18/1989 de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial donde se señala que "Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973".*

*Véase: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/11NOVIEMBRE/1125-Violencia-Genero.shtml>*

*De seguir así, pronto veremos a nuestros policías vestidos de morados o de cualquier otro color para complacer alguna iniciativa de nuestros políticos, que supuestamente lo hacen para hacerse eco de una demanda social, o incluso los boletines de denuncia de esas fechas señaladas se ajustarían al color oficioso previsto en cada una de esas ocasiones.*

<sup>1952</sup> *Las señales verticales se rigen por la Norma UNE-EN 12899-1:2009.*

3. Las señales y marcas viales<sup>1953</sup> deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente<sup>1954</sup> se establezcan<sup>1955</sup>.

---

<sup>1953</sup> Es interesante saber si los ayuntamientos pueden introducir nuevas señales verticales o marcas viales ya que el artículo 7.b) del TRLTSV le permite al ayuntamiento: "el establecimiento de **medidas de estacionamiento limitado**, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos". Así en numerosos municipios españoles vemos que la Ordenanza municipal de tráfico establece marcas de estacionamiento de color verde destinadas para los vecinos que viven en la zona y ahí es donde surge la duda sobre si el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado se tiene que reservar en exclusiva para la rotación de aparcamientos o si puede destinarse a otras iniciativas en esta materia, teniendo en cuenta lo dispuesto en el art. 93.2 del RGCirc que indica: "En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento". Lo cierto es que las marcas viales de color verde no existen ni en los arts. 171, 172 ni en el Anexo I del RGCirc.

También se está innovando mucho en este tema. Así, el periódico "El Ideal Gallego" en su edición de A Coruña, de 19.02. 2020, informa que el ayuntamiento de esa ciudad va a añadir en esa misma semana en la ORA un nuevo color. Existían hasta ahora al azul (máximo dos horas) y al naranja (el de parking exprés, que permite estacionar solo durante 20 minutos) y ahora se unirá el rojo, para el aparcamiento con un máximo de 60 minutos. Estas plazas se señalarán en el entorno de los mercados principales de la ciudad. De esta manera, la Concejalía de Movilidad espera mejorar la visibilidad y evitar despistes, aunque el límite ya contaba con señalización vertical. Los medios de comunicación informan el 28.01.2015 que el Tribunal Constitucional ha admitido a trámite el recurso de amparo interpuesto por la organización de defensa de los conductores, Automovilistas Europeos Asociados (Aea) contra una sentencia del Tribunal Supremo (STS nº 1727/2019, del 13/12/2019) que desestimó su recurso contencioso-administrativo contra la modificación en el año 2014 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.

En la modificación de la ordenanza, en su artículo 68, sobre los tipos de plazas reguladas., establece: "1. En las vías públicas incluidas dentro del Área de Estacionamiento Regulado se distinguirán diferentes tipos de plazas: a. **Plazas verdes:** aquellas plazas delimitadas por su color en las que los usuarios residentes titulares de la correspondiente autorización no tendrán limitación de tiempo de duración del estacionamiento dentro de su barrio. Los usuarios no residentes podrán estacionar su vehículo en estas plazas durante un tiempo máximo de dos horas. ...".

La AEA estimaba que no se podían utilizar líneas verdes para delimitar plazas de estacionamiento y la sentencia de 27 de abril de 2016, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el recurso n.º 510/2014, había dado la razón al ayuntamiento ya que entendía que estaba dentro de sus competencias el hacerlo y **siempre que lo regulase por ordenanza municipal**. Lo que vino finalmente a corroborar el Tribunal Supremo.

No estando conforme con la Sentencia, la AEA presentó recurso ante el TC y éste lo admitió a trámite en abril de 2021, "apreciando que concurre en el mismo una especial transcendencia constitucional (art. 50.1 LOTC) porque el recurso plantea o afecta a una faceta de un derecho fundamental sobre el que no hay doctrina de este Tribunal". Entre los motivos esgrimidos por la recurrente se encuentra la infracción del principio de jerarquía normativa (art. 9.1 CE) y del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico porque en la modificación impugnada se contemplan señalizaciones no previstas en el Catálogo Oficial de Señales. Invoca así el principio de vinculación positiva a la ley y su infracción en este caso, pues no existe habilitación legal para que el Ayuntamiento de Madrid disponga tal cosa.

AEA planteó el recurso ante el máximo intérprete de la Constitución al considerar que la sentencia del Supremo - autorizando a los ayuntamientos a crear y utilizar señales no contempladas en la legislación nacional e internacional de carreteras-, vulnera el derecho a la libre circulación de los españoles por el territorio nacional con garantías de igualdad (art. 19 CE), y ponen en riesgo la seguridad vial de millones de ciudadanos nacionales y extranjeros a los que se obliga a conocer las señales que pudieran crear por propia iniciativa los más de 8.000 ayuntamientos que existen en nuestro país.

<sup>1954</sup> Artículos 143 al 173 del Reglamento General de Circulación.

<sup>1955</sup> Ya vimos cómo las autoridades innovan en materia de semáforos, pero también lo hacen en otros tipos de señalizaciones. Así vemos como en ciudades se pintaron delante de los semáforos unos espacios denominados "zonas de adelanto de motos" con la palabra "motos" o una silueta de la moto y su conductor, para que se sitúen allí las motos y puedan salir antes. En otras ciudades se hizo lo mismo con siluetas de bicicletas. También en algunos tramos de carreteras convencionales de Palencia y León se han pintado, esta vez mediante un convenio con la DGT, unas líneas longitudinales verdes, en los costados de la calzada para inducir a los conductores a reducir la velocidad ya que generan un efecto visual de estrechamiento.

<sup>1956</sup> (Señales de Vía de Atención Preferente -VAP- y de Zona de Bajas Emisiones – ZBE-).

## Artículo 56. Lengua<sup>1957</sup>.

<sup>1956</sup> Lamentablemente no existen señales específicas en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y cada ayuntamiento coloca las que estima más convenientes, produciendo indefensión en los conductores que no residen en la localidad o circulan regularmente por ella.

<sup>1957</sup> El artículo 138 del Reglamento General de Circulación, señala que las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además, en la lengua oficial de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad. Se realizan numerosas alegaciones por estar la señal sólo en el idioma propio de la comunidad autónoma. Sin embargo, por cuestiones ajenas al tráfico, hay localidades y comunidades autónomas que no respetan esta disposición.

El diario digital "El Confidencial" señala en su edición de 12.03.2019 que en un pueblo de Lleida cambiaron el texto de la señal de STOP y pusieron PAREU. Si se produjese un accidente por no respetar el "PAREU" el infractor podría alegar que no tiene que respetar una señal que no existe oficialmente. Además, se podría actuar por la vía penal por "malversación de fondos", por la vía administrativa "por modificar el contenido de las señales (art. 58.3) del TRLTSV" o incluso exigir responsabilidad patrimonial.

El ayuntamiento de A Coruña coloca carteles con motivo de la celebración de pruebas deportivas en los que señala que está "prohibido desaparecer" y pone unas horas en las que se aplica esa prohibición. Lo lamentable es que esa prohibición no figura siquiera en la ordenanza municipal de circulación. Sería mejor que indicase que la vía está cerrada al tráfico durante las horas de la prueba indicando que en ese horario no se pueden mover los vehículos.

La página [www.furgocasa.com](http://www.furgocasa.com), comenta el 19.07.2019 una sentencia judicial, de fecha 12.07.2019, del Tribunal Administrativo de Pau (Francia) favorable a los conductores de autocaravanas. Obliga a retirar, en el plazo máximo de un mes, los carteles de prohibición de estacionamiento de autocaravanas colocados en el término municipal de Biarritz, bajo apercibimiento de una multa diaria de 50 € por cada que día que pase sin haberlo hecho. El Tribunal condena al ayuntamiento de Biarritz al pago de una indemnización al Estado por excederse en sus competencias y actuar con mala voluntad de forma persistente y también debe indemnizar a la asociación demandante. Había sido denunciado por el "Comité de Liaison du Camping-Car", una asociación que reúne a campistas y profesionales del sector.

El tribunal resaltó que las medidas de policía de estacionamiento y circulación sólo pueden ser aplicadas a los usuarios viales si se corresponden con las señales del decreto ministerial correspondiente y que aplicar prohibiciones que no figuran en esas señales es excederse en su poder de policía.

"Lavozdebarcelona.com" en su publicación digital de 23 de diciembre de 2011 recoge un caso en que el Ayuntamiento de Barcelona da la razón a un ciudadano que presentó recurso de alzada contra una sanción de tráfico alegando que los rótulos señalizadores de la zona azul o de prohibición excepcional de aparcamiento estaban escritos únicamente en catalán. Según este diario, el Ayuntamiento comentó que es un caso aislado.

La Voz de Galicia en su edición digital de 5 de setiembre de 2013, comenta que en el juicio celebrado el 23 de julio de 2013, el titular del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 1 de Ourense desestimó el recurso de un dirigente del sindicato USO que había apelado al supuesto desconocimiento del gallego. Detalla la sentencia que el recurrente nació en Galicia, lleva más de quince años residiendo en Ourense, ciudad donde obtuvo el permiso de conducir, en la que conduce habitualmente y además cursó y superó la asignatura de gallego en su etapa formativa y considera demostrado que también entiende el gallego hablado, aunque se exprese habitualmente en castellano. Dicho eso, la señal de prohibición de aparcar es internacional y las excepciones horarias son claras y sería inteligible hasta para un foráneo que no hubiera estado nunca en Galicia. La prohibición de aparcar estaba bien señalizada, sin que tampoco se discutiese la infracción efectiva. En cuanto a que la señal no estuviese en castellano como exige la Ley de Tráfico, cita el magistrado la sentencia de otro juzgado de Ourense, que rechazó una alegación similar, pues la conductora era consciente de la prohibición incluida en la señal, que cumplió su función «aun no siendo estrictamente ajustada a la legalidad».

Por otra parte, el periódico "El País" en su edición digital del día 20.03.2013 se hace eco de una sentencia, dictada por el Juzgado Contencioso Administrativo número 3 de Pontevedra, por la que se retira una multa a un hombre que recurrió la sanción que le impusieron por aparcar en una zona de carga y descarga, una infracción que provocó también que la grúa municipal retirase su vehículo. El demandante alegó que la señalización era "incorrecta" al estar sólo en gallego "y no en las dos lenguas cooficiales", lo que le impedía conocer con exactitud esa restricción. Comenta debajo del titular que "La juez le da la razón porque la ley obliga a usar también el castellano, pero reconoce que es imposible no entender el cartel".

**Las indicaciones escritas que se incluyan o acompañen a los paneles de señalización de las vías públicas, e inscripciones, figurarán en idioma castellano y, además<sup>1958</sup>, en la**

El Juzgado de lo Contencioso-administrativo N.º 1 de Lleida, en un Auto de 15 Abr. 2011 señala: "Y a prevención, y sin perjuicio de lo que se compruebe en el expediente, debe también señalarse que existe por parte de la Generalidad de Cataluña otro preocupante incumplimiento sistemático, cuando no desobediencia abierta y deliberada, de lo establecido en el artículo 56 de la Ley de Seguridad Vial (el derogado Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), que impone que "las indicaciones escritas de las señales se expresarán al menos en el idioma español oficial del Estado". Como es sabido, la Ley de Seguridad Vial, tal y como señala su art. 2º, es aplicable a todo el territorio nacional (es decir, a toda España) y por tanto también a Cataluña como parte integrante de la Nación española que es. En el caso en que la señalización que ha dado lugar a esta sanción contenga informaciones complementarias redactadas omitiendo el idioma castellano, habrá que considerar dicha señalización fuera de la legalidad, así como cualquier acto que la Administración regional catalana pretenda derivar de una señalización ilegal".

La emisora en catalán Rac1, informó el 04.05.2017 que el "Síndic de Greuges" (Defensor del pueblo) catalán había recibido en los últimos 7 años sólo 10 quejas de personas por no estar las señales en castellano. Pero hay que matizar que al estar las administraciones catalanas volcadas en fomentar el uso del catalán mucha gente cree que esta institución no va a defenderlos en estos casos y por eso hay más demandas ante el juzgado que ante el propio "Síndic". Éste último según la emisora declaró que había que traducir solamente aquellas que no fueran comprensibles para personas que no supiesen catalán.

Como hay muchos jueces que se ciñen a la letra de la ley hay municipios como Espluges o L'Hospitalet que han decidido traducir todas las señales al castellano ya que se estaba produciendo el fenómeno de que catalano parlantes también demandaban a los ayuntamientos por carencia de bilingüismo en las señales para evitar pagar las multas, tal como informó el diario ABC el 11.05.2017.

El 17.07.2018 la publicación digital <https://cronicaglobal.lespanol.com> informa que el Juzgado Contencioso número 8 de Barcelona estimó el recurso de un conductor y falló anular la multa de 60 euros que se le impuso en diciembre de 2016, "porque la señal vertical estaba escrita exclusivamente en catalán".

La magistrada estimó así el recurso interpuesto por el ciudadano afectado, que perdió el pleito en primera instancia. Contra esa sentencia no cabe recurso alguno y puede suponer un aluvión de demandas contra el ayuntamiento de la Ciudad Condal.

La Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, establece en su apartado 2.5 dedicado al bilingüismo:

**Las poblaciones extranjeras** se escribirán exclusivamente en español si existen dichos nombres; y si no existen, en el idioma de su país. No obstante, cuando exista un convenio con el país fronterizo, la señalización se regulará de acuerdo a lo especificado en dicho convenio.

En **comunidades autónomas** que tuvieran **otro idioma oficial además del español**, se seguirán los criterios siguientes:

**a) Nombres propios** (poblaciones, provincias, comunidades autónomas, etc.):

Se escribirá únicamente el topónimo oficial. Si el nombre fuera suficientemente corto para caber en una sola línea, se pondrá primero en la otra lengua de la comunidad y luego, separado por una barra ("/"), en español; si por su longitud convinieran dos líneas, el nombre en español se pondrá debajo del otro de la comunidad autónoma separado por una línea horizontal.

No obstante, lo anterior y mientras no se modifique el Mapa Oficial de Carreteras, si el topónimo oficial de una población difiriese mucho del que figura en la edición corriente de dicho mapa, se escribirán ambos.

**b) Nombres comunes.**

Los nombres comunes se escribirán de la misma manera descrita para los nombres propios, procurando sustituirlos, en la medida de lo posible, por pictogramas.

En **comunidades autónomas** que tuvieran como **único idioma oficial el español**, los nombres cumplirán lo siguiente:

**a) Nombres propios** (poblaciones, provincias, comunidades autónomas, etc.):

Se escribirán únicamente en español.

**b) Nombres comunes.**

Los nombres comunes se escribirán de la misma manera descrita para los nombres propios, con el tipo de letra que corresponda a cada uno, y procurando sustituirlos, en la medida de lo posible, por pictogramas.

<sup>1958</sup> Ahora tienen que estar, al menos, en dos idiomas, en las comunidades que tengan otra lengua oficial reconocida en su estatuto de autonomía. En caso de que se oficializase una nueva lengua como es el caso del bable en Asturias, habría que cambiar numerosas señales.

**lengua oficial<sup>1959</sup> de la comunidad autónoma reconocida en el respectivo estatuto de autonomía, cuando la señal esté ubicada en el ámbito territorial de dicha comunidad.**

## **Artículo 57. Mantenimiento<sup>1960</sup>.**

**1. Corresponde al titular<sup>1961</sup> de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma<sup>1962</sup> en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación<sup>1963</sup>, y de la**

<sup>1959</sup> No está bien redactado porque sólo reconoce una lengua oficial adicional al castellano en una comunidad autónoma y no es el caso de Cataluña, donde el aranés es también lengua oficial.

<sup>1960</sup> La Orden de 31 de agosto de 1987 sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado, (BOE núm. 224, de 18 de septiembre) establece lo siguiente "...la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía, o el Contratista de la obra, cuando esta se realice por contrata, determinarán las medidas que deberán adoptarse en cada ocasión. En el segundo caso, el Director de la obra podrá introducir las modificaciones y ampliaciones que considere adecuadas para cada tajo, mediante las oportunas órdenes escritas, las cuales serán de obligado cumplimiento por parte del contratista. ...

La señalización, balizamiento y, en su caso, defensa deberán ser modificadas e incluso retiradas por quien las colocó, tan pronto como varíe o desaparezca el obstáculo a la libre circulación que originó su colocación; y ello cualquiera que fuere el periodo de tiempo en que no resultaren necesarias, especialmente en horas nocturnas y días festivos.

Tanto la adquisición como la colocación, conservación y especialmente la retirada de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa de obras a que se refiere la presente Orden serán de cuenta del Contratista que realice las obras o actividades que las motiven, o de la unidad encargada de la conservación y explotación de la vía en el caso de que estas se realicen directamente por la Administración con sus propios medios.

Cuando no se cumpla lo establecido en el apartado 4º, la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía, bien directamente o por un constructor, podrá retirar la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa, pasando el oportuno cargo de gastos al causante, quien no podrá reemprender las obras sin abonarlos ni sin restablecer aquellas. En caso de impago se podrá actuar según dispone el Reglamento General de Recaudación. Cuando la dificultad para la circulación sea ocasionada por terceros, entidades o particulares que no sean contratistas de una obra del Estado, será responsabilidad de aquellos proponer a la Unidad encargada de la conservación y explotación de la vía la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa; salvo que el tramo de vía afectado se halle en obra, en cuyo caso el Director de la misma deberá informar previamente la citada propuesta. En todo caso será de cuenta y responsabilidad de los mencionados terceros la adquisición, colocación, conservación y retirada de la señalización, balizamiento y, en su caso, defensa que les fije o, en su caso, apruebe la Administración, que podrá exigir que la propuesta venga firmada por técnico competente".

Véase también la Orden FOM/534/2014, por la que se aprueba la norma 8.1-IC, señalización vertical de la Instrucción de Carreteras. Recordemos que según el Anexo I RGCir, esa norma forma parte del Catálogo Oficial de Señales de Circulación.

<sup>1961</sup> Sobre la responsabilidad en el mantenimiento de la señalización, véanse los art. 139 al 141 del RGCir.

La norma UNE 155337 sobre señalización vertical (señales, carteles y paneles direccionales metálicos) recomienda la revisión y eventual reposición, en caso necesario, tras un período de 7 años para las señales fabricadas con láminas retrorreflectantes de Clase o Nivel 1, y de 10 años para aquellas que incorporan láminas retrorreflectantes de Clase o Nivel 2 o superior.

El titular de la vía podría ser demandado si una señal, por envejecimiento o deterioro excesivo, no alcanzase el nivel exigible de retrorreflexión, impidiendo apreciarla correctamente, especialmente de noche, ya que incumpliría su obligación de informar al conductor. Igualmente, si se encuentra poco visible o es ilegible.

Un conductor que sufra un accidente y estime que fue debido al mal estado de la señal, si puede, debe mirar una pegatina situada por el fabricante en el reverso de la señal, donde debe figurar la fecha de fabricación y la fecha de reposición recomendada.

<sup>1962</sup> Parece más adecuado decir "de su mantenimiento". Debía haberse aclarado de quien es la responsabilidad del mantenimiento de una señal que no está propiamente en la vía tal como ocurre con las señales de vado situada en el garaje de un edificio.

Véase la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) y Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm. 228, de 23 de setiembre) así como las leyes de carreteras de las C.C.A.A.

<sup>1963</sup> Este artículo se corresponde con el art. 139 RGCir. El TRLTSV no prevé ninguna sanción específica al titular de la vía por la falta de mantenimiento de la misma en las mejores condiciones de seguridad para la circulación, por lo que, al no estar especificada como grave o muy grave, tendría la consideración de infracción leve.

instalación y conservación en ella de las adecuadas señales<sup>1964</sup> y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, **los agentes de la autoridad** encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, **podrán instalar señales circunstanciales** sin autorización previa.

---

Vemos que el art. 76.o) TRLTSV considera infracción grave conducir un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, que pasa a ser muy grave según el art. 77.II) cuando afecten gravemente a la seguridad vial y sin embargo han evitado denunciar infracciones graves o muy graves entre administraciones cuando incumplen las condiciones técnicas de las vías.

Eso incluye la necesaria y correcta señalización entendiendo además que las señales deben ser legibles, estar en buen estado y visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática.

Es decir, sabiendo que hay tres factores en el tráfico: el humano, el vehículo y la vía, el TRLTSV sólo presta atención a los dos primeros en lo que se refiere a las infracciones.

El titular de la vía se beneficia del hecho de que reclamar daños a una administración es un proceso largo y farragoso.

El afectado normalmente presentará una reclamación de responsabilidad patrimonial contra el titular del servicio. Para que llegue a buen puerto esta vía, o la judicial si luego fuese necesaria, el afectado tiene que acreditar que el siniestro se ha producido en ese lugar concreto, por el estado físico de la vía, como puede ser un bache o socavón, o por una ausencia de señalización, por su deterioro o por que se contradigan entre sí algunas señales, por lo que es muy conveniente recabar el testimonio de testigos, no abandonar el lugar hasta la llegada de los agentes y solicitar un informe o atestado policial. También conviene hacer fotografías del entorno. Conviene comprobar si el titular ha cumplido con la programación de las obras de reparación superficial y de estructura de los firmes.

Si están realizando obras en la calzada, la responsabilidad de instalar los avisos temporales indicando la obligación de reducir la velocidad máxima permitida, así como otras normas de circulación, corresponde al promotor de la obra, que puede coincidir o no con la administración titular de la vía. El promotor tiene la responsabilidad de cumplir la normativa vigente y el titular de la vía el deber de observancia para que se cumpla la misma.

En la Ley de Carreteras 37/2015, de 29 de setiembre (BOE núm. 234, de 30.09.2015), figuran infracciones graves y muy graves que pueden cometer los concesionarios que explotan carreteras, pero de nuevo la Administración parece esquivar su propia responsabilidad.

La UE quiere mejorar la legislación sobre la responsabilidad de la Administración respecto con los ciudadanos, en caso de incumplimiento de los servicios prestado en materia de infraestructuras viales. Pronto entrará en vigor la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

Dispone:

Art.5.3 "Los Estados miembros garantizarán que la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años."

Art.6. quarter.2. A más tardar en junio de 2021, un grupo de expertos creado por la Comisión evaluará la oportunidad de establecer especificaciones comunes, incluidos distintos elementos destinados a garantizar el uso operativo de señales y marcas viales, con el fin de fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dicho grupo estará formado por expertos designados por los Estados miembros. La evaluación incluirá una consulta a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Sobre su transposición establece: "1. Los Estados miembros pondrán en vigor a más tardar el 17 de diciembre de 2021 las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva modificativa. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión".

<sup>1964</sup> Como con indicar solamente "señales" bastaría, al utilizar el término "marcas viales", debería añadir también "verticales" a la palabra "señales".

Vemos que al obligar a que el titular a colocar "señales adecuadas", en caso de accidente por la falta de señales, por ser insuficientes o contradictorias, podría ser denunciado por este artículo o incluso exigirle responsabilidad patrimonial.

2. La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico **será responsable de la señalización de carácter circunstancial**<sup>1965</sup> en razón de las contingencias del mismo<sup>1966</sup> y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la normativa de carreteras<sup>1967</sup>.
3. **La responsabilidad de la señalización de las obras que se realicen en las vías corresponderá a los organismos que las realicen o a las empresas adjudicatarias de las mismas**, en los términos que reglamentariamente<sup>1968</sup> se determine. **Los usuarios de la vía están obligados a seguir las indicaciones del personal**<sup>1969</sup> destinado a la regulación del tráfico en dichas obras<sup>1970</sup>.

#### **Artículo 58. Retirada, sustitución y alteración**<sup>1971</sup>.

1. El titular de la vía o, en su caso, la autoridad encargada de la de la ordenación y gestión del tráfico, ordenará la inmediata retirada<sup>1972</sup> y, cuando proceda, la sustitución por las que sean adecuadas a la normativa vigente<sup>1973</sup>, de las que hayan perdido su objeto<sup>1974</sup> y de las que no lo cumplan por causa de su deterioro<sup>1975</sup>.

<sup>1965</sup> Debiera indicar “excepto por obras” ya que este párrafo entra en contradicción con el siguiente ya que la señalización por obras no deja de ser “señalización circunstancial”.

<sup>1966</sup> En este caso la señalización circunstancial no es por razones de emergencia, sino que está planificada y por eso en el párrafo anterior habla de “agentes” y ahora de “autoridad”. Por ejemplo, cuando se habilita un carril adicional de circulación.

Se están popularizando vehículos dedicados a la conservación de carreteras que colocan conos de forma automática.

En California, en el puente de San Francisco, un vehículo especial cambia una barrera de forma automática permitiendo añadir o restar un carril en uno de los sentidos de circulación.

<sup>1967</sup> Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras y Real Decreto 1812/1994, de 2 de setiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

<sup>1968</sup> Art. 140 RGCir.

<sup>1969</sup> Al referirse únicamente “al personal”, los usuarios pareciera que no tendrían que obedecer a nadie o a nada más. Esto está matizado en el art. 143.4) RGCir, donde se establece que, en ausencia de agentes de la circulación, el personal de obras en la vía podrá regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales de stop y sentido obligatorio, incorporadas a una paleta. Debía haber añadido que tiene que respetar los semáforos que se instalen, así como las señales verticales y marcas viales de obras.

Deja en el limbo jurídico el caso de los maniquíes (robots, abanderados) que, controlados a distancia, levantan una bandera roja o verde, ya que no se trata de personal propiamente dicho y debía haberse aclarado también. Una solución hubiera sido que tuviesen la consideración de bastidor móvil.

<sup>1970</sup> El personal puede denunciar a cualquier usuario de la vía si no respeta sus indicaciones, aunque en este caso el denunciante carece de la presunción de veracidad al no ser agente de la autoridad. Esta obligación también está contemplada en el art. 60.5) RGCir.

<sup>1971</sup> A la hora de sancionar no pueden tenerse en consideración aquellas señales en las que concurra la obligación de su retirada o sustitución por parte del titular de la vía o que hayan perdido su finalidad por su estado de deterioro, su escasa visibilidad o porque pueden producir confusión. Sin embargo, esta es una valoración que harán los titulares de la vía en su momento, que por otra parte debieran ser informados por los agentes de tráfico o las unidades sancionadoras, a través de los cauces oportunos, sobre estas irregularidades para que corrijan o mejoren la señalización.

<sup>1972</sup> Aquí se exige una actuación concreta e inmediata del titular de la vía o del titular de la Jefatura de Tráfico (estatal o autonómica, cuando proceda) y no se prevé ninguna sanción cuando no actúe o no obedezca. Teniendo en cuenta las miles de señales que quedan desfasadas hubiera sido mejor que se cambiase “ordenará” por “se ocupará de”.

<sup>1973</sup> Estarían incluidas aquellas que cambiaron de formato, aunque tengan el mismo significado.

<sup>1974</sup> La pérdida de objeto se aplica cuando dejan de tener cualquier sentido o justificación.

<sup>1975</sup> El 18 de octubre de 2013 la Asociación Española de la Carretera publicó un informe donde se dice que “una de cada cuatro señales del código no garantiza una correcta visibilidad de noche o en condiciones climatológicas

- 2. Salvo por causa justificada<sup>1976</sup>, nadie debe instalar, retirar<sup>1977</sup>, trasladar, ocultar<sup>1978</sup> o modificar la señalización de una vía sin permiso del titular de la misma<sup>1979</sup> o, en su caso, de la autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico o de la responsable de las instalaciones.**
- 3. Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o en sus inmediaciones placas, carteles, marcas<sup>1980</sup> u otros objetos que puedan inducir a**

*adversas” y sería interesante que un conductor pudiera alegar en su recurso o incluso en sede judicial esta circunstancia y para ello el RGCir debiera detallar las responsabilidades en estos casos.*

*El periódico digital “El Confidencial” en su edición de 31.01.2017 informaba que no existe un plazo legal para sustituir las señales, sino que son los propios fabricantes los que establecen su fecha de caducidad, que oscila entre los 7 y los 10 años y que de acuerdo al inventario de señalización vertical de la Red de Carreteras del Estado, proporcionado por la Dirección General de Carreteras, al menos 117.000 de las más de 781.000 señales instaladas a 30 de marzo de 2016 fueron fabricadas hace 10 o más años.*

<sup>1976</sup> *Es un término que puede dar lugar a problemas de interpretación. La página StN.de (Stuttgarter Nachrichten -Informaciones sobre Stuttgart) publicó la multa de 400 € impuesta a un jubilado por poner una señal de prohibición de ir a más de 30 km/h, delante de la entrada de la calle donde estaba situada su vivienda. Alegó que su acción estaba justificada porque los vehículos circulaban demasiado aprisa y además producían mucho ruido.*

*En España si una empresa pone, sin autorización, una marca amarilla en zigzag destinada a la carga y descarga de vehículos delante de su local y es sancionada siempre podría alegar que estaba justificada por la tarea que lleva a cabo. Este artículo prohíbe la instalación de señales antirreglamentarias, pero no se podría calificar en este caso de ese modo si se ajusta al diseño previsto en el RGCir. Véase también el art. 142. 1) y 2) RGCir.*

<sup>1977</sup> *La retirada supone la anulación de la señalización y puede ser un delito contemplado en el art. 385 del Código Penal. También sería delito colisionar y derribar una señal en una intersección sin preferencia y darse a la fuga dejando sin señalización el cruce.*

<sup>1978</sup> *Artículo 142 del RGCir. La ley o el RGCir tendrían que aclarar si es válida una señal tapada, total o parcialmente, por el crecimiento de la vegetación a su alrededor. También precisar la vigencia de las señales de un modelo ya no catalogado (por ejemplo, señal antigua de stop) o de las señales muy deterioradas.*

*La Guardia Civil de Tráfico, siguiendo instrucciones de la DGT, cuando observe deficiencias en la vía o en la señalización debe ponerlas en conocimiento de su Unidad, para que por conducto reglamentario y con el informe que proceda, al que se adjuntará reportaje fotográfico, sea trasladado al Jefe Provincial de Tráfico, para las acciones que estime oportunas.*

<sup>1979</sup> *La publicación digital “huelvacosta.com” publicó el 09.06.2018 que agentes de la Policía Local de Lepe detuvieron a un hombre de 44 años que fue sorprendido en mitad de la carretera cuando cambiaba con pintura una línea continua por una discontinua en una carretera interurbana de la localidad para tener acceso directo a una finca sin infringir la prohibición de atravesar una línea continua.*

*Algo semejante, publicó el diario digital “Hoy.es” de Extremadura el 01.12.2015, informando que el juzgado de primera instancia e instrucción número 2 de Zafra había condenado al propietario de una finca de Monesterio por modificar la línea continua de una carretera para tener así más fácil el acceso a su propiedad. Los hechos fueron detectados ese año y desembocaron en una investigación de la Guardia Civil que permitió localizar al autor de los hechos, un hombre que fue condenado a pagar una multa de 1.440 euros (6 euros diarios durante ocho meses) y a realizar 14 días de trabajos en beneficio de la comunidad.*

*Esta conducta puede generar un grave riesgo para la circulación que se castiga en el artículo 385 del Código Penal, donde se contemplan penas que pueden alcanzar los dos años de prisión. En algunas ocasiones es difícil dar con el autor porque son muchas las personas que hacen uso de estos accesos ilegales.*

<sup>1980</sup> *Por ejemplo, pintadas, pegatinas, etc. También podrían entrar en este artículo iniciativas como poner leyendas en pasos de peatones o alterar el diseño de éstos. “El Periódico de Extremadura” en su edición del 08.04.2014 se hace eco de que el ayuntamiento de Badajoz empezó a colocar mensajes en los espacios entre las franjas blancas de los pasos de peatones con el objetivo de llamar la atención de los viandantes y evitar atropellos. En este caso, aunque se plantea la duda de si es una modificación o un refuerzo de la señalización, no debiera permitirse porque otros muchos ayuntamientos podrían cambiar con cualquier pretexto la señalización y las señales siempre deben ser claras y responder a criterios uniformes.*

*Pero esto no parece tener límites, así el diario “El País” en su edición del 05.08.2018 comenta que el Ayuntamiento de Madrid ahora promueve la inserción de poemas breves en el inicio de los pasos de peatones (aunque muchos no tienen esa categoría porque técnicamente ni son pasos para peatones ni pasos para ciclistas) y eso más allá del placer de la lectura puede distraer a la persona que cruza. También la página “<https://www.lasexta.com>” comenta que el Ayuntamiento de Denia fue denunciado por la el Sindicato de Policías Municipales de España por un paso de peatones pintado con los colores del arcoíris con motivo de la celebración del día del Orgullo LGTBI.*

**confusión<sup>1981</sup>, reducir su visibilidad o su eficacia<sup>1982</sup>, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención<sup>1983</sup>.**

## TÍTULO IV

### Autorizaciones administrativas<sup>1984</sup>

<sup>1981</sup> No sabemos si estaría incluida en este apartado la colocación de señales a la entrada de algunas poblaciones catalanas donde debajo del cartel de entrada a poblado figura un cartel que indica "República catalana".

<sup>1982</sup> Incluso se debían incluir las señales puestas por las propias autoridades, que reducen su eficacia o se prestan a confusión. En algunas localidades hay señales de prohibido estacionar en los días de fútbol y las autoridades no se molestan en poner el horario y el día, con lo que el conductor está obligado a informarse de los días que hay fútbol y de la hora a la que tendrá lugar el encuentro, aunque no le interese este deporte y aunque parezca sorprendente los conductores son sancionados. Además, habría que preguntarse si los aficionados al fútbol tienen más derechos que los que no lo son.

Esa señalización circunstancial, por mercados, eventos deportivos, procesiones... suele estar regulada en la Ordenanza Municipal de Tráfico. Lo que ocurre es que muchas veces esa Ordenanza permite advertir con 24 horas de antelación. Normalmente el procedimiento es retirar el vehículo hasta una zona próxima y no se debería sancionar a quién lo dejó estacionado. Distinto es el caso si se estaciona una vez colocada la señalización circunstancial. Las señales para que tengan validez deben ajustarse a lo dispuesto en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación, contemplado en el Anexo I del RGCir.

<sup>1983</sup> La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras prohíbe en su artículo 37 que en los tramos interurbanos de las carreteras se coloque en cualquier lugar que sea visible desde la calzada, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.

El Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, dispone en su Art. 88.1): "Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización".

Es interesante la STS de 27 de abril de 1998, Sala de lo Contencioso Administrativo, Secc 3ª (P. Menéndez Pérez) en la que se recurrió una sanción impuesta a una sociedad mercantil por una infracción en materia de carreteras, ya que había instalado en un tramo no urbano una valla publicitaria visible desde la zona de dominio público de la carretera. Aunque se reconocieron los hechos, se alegó vulneración del principio de inocencia por no acreditarse que la zona en cuestión, fuese tramo no urbano. No constando en el expediente dicha catalogación, se anuló la sanción.

La prohibición de carteles en las carreteras tuvo su inicio el 22 de octubre de 1965 cuando el presidente norteamericano Lyndon B. Johnson promulgó la "Ley de embellecimiento de carreteras" (Highway Beautification Act). Había hecho un amplio recorrido por carretera por el país en compañía de su esposa y ambos quedaron impresionados al ver la enorme cantidad de carteles publicitarios existentes en todo el recorrido. Esta ley limitó la instalación de carteles en las carreteras interestatales y en sus principales conexiones, a las áreas comerciales e industriales. Además de armonizar los carteles que se instalasen en esas áreas, preveía indemnización para los dueños de los soportes publicitarios que tuvieran que retirarse y estuvieran instalados antes de la aprobación de la ley.

<sup>1984</sup> Este título se encuentra desarrollado en diferentes reglamentos:

- a) Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009.
- b) Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998.
- c) Reglamento Regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, aprobado por Real Decreto 369/2010. por el que se modifica el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores, aprobado por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre.
- d) Reglamento de Centros de Reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores, aprobado por Real Decreto 170/2010.
- e) Real Decreto Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.

También deberíamos tener en cuenta el Real Decreto 284/2021, de 20 de abril, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera y la autorización ADR que permite el transporte de mercancías peligrosas.

## CAPÍTULO I<sup>1985</sup>

### Autorizaciones en general<sup>1986</sup>

#### Artículo 59. Normas generales<sup>1987</sup>.

1. Con objeto de garantizar **la aptitud de los conductores**<sup>1988</sup> para manejar los vehículos y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo de riesgo posible, **la circulación**<sup>1989</sup> **de vehículos a motor**<sup>1990</sup> **y de ciclomotores**<sup>1991</sup> **requerirá de la obtención de la correspondiente autorización administrativa**<sup>1992</sup> **previa**<sup>1993</sup>.

---

<sup>1985</sup> Se echa de menos que en este Capítulo no se mencionen otras autorizaciones tales como la autorización especial para conducir vehículos que transportan mercancías peligrosas.

<sup>1986</sup> El permiso de conducción es el documento que demuestra que se posee la autorización para conducir un vehículo. En el idioma alemán se utilizan dos palabras próximas para indicar la diferencia: “die Fahrerlaubnis” que es la autorización administrativa y “der Führerschein” que es el documento que prueba esa autorización, es decir, el permiso de conducción.

<sup>1987</sup> Una vez más se aprecia un escaso control de calidad en la redacción de la normativa de tráfico. En este artículo habla de “vehículos de motor” y en el artículo 26 del RGV se limita a hablar de “vehículos” al referirse a la documentación de los mismos, con lo que si leemos únicamente el RGV llegaríamos a la conclusión de que los ciclomotores, los ciclos y los vehículos de tracción animal también deberían llevar la documentación encima.

<sup>1988</sup> En algunos países, como es el caso de Egipto, el aspirante a conductor tiene que someterse a un test de drogas. Si no lo supera se le prohíbe obtener el permiso de conducción (Enmienda a la ley de tráfico egipcia, de 19.10.2017).

<sup>1989</sup> Debía figurar: “la circulación y conducción”.

<sup>1990</sup> Desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, los ciclomotores y los ciclos de motor han pasado a ser considerados vehículos de motor.

<sup>1991</sup> Es sorprendente que en la Reforma del Reglamento General de Conductores mediante el Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, no se indique que tipo de permiso es necesario para conducir un ciclo de motor. Es en la Instrucción 2019/S-149 TV-108 donde se indica que para conducir un ciclo de motor hay que estar en posesión de un permiso AM, y una Instrucción no debe contener ese mandato sin un soporte legal o reglamentario, por lo que podemos considerar ilegal esa obligación.

<sup>1992</sup> Desde el 26.05.2014 se pueden pagar las tasas, incluidas las de expedición de autorizaciones, con tarjeta bancaria en las jefaturas provinciales de tráfico y a través de Internet. También se puede hacer, en las entidades financieras, el pago en metálico a través del modelo 791.

<sup>1993</sup> No tiene mucho sentido que diga “previa” en este caso y en algunos otros a lo largo del articulado, ya que todas las autorizaciones administrativas, cuando se exigen a un particular, son previas. Distinto es el caso de un organismo que tiene que obtener la autorización previa de otro para a su vez emitir su propia autorización. Hoy en día se está extendiendo la que se conoce como “comunicación previa” para muchos asuntos que no necesitan autorización y para que las autoridades comprueben si el contenido de la comunicación se ajusta a la legalidad para así no tener que impugnarla.

Reglamentariamente<sup>1994</sup> se fijarán los datos<sup>1995</sup> que han de constar en las autorizaciones de los conductores<sup>1996</sup> y de los vehículos<sup>1997</sup>.

**La tenencia de la autorización administrativa podrá acreditarse mediante su presentación física o digital<sup>1998</sup>.**

2. El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor<sup>1999</sup> queda obligado a estar en posesión y llevar consigo<sup>2000</sup> su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación<sup>2001</sup> del vehículo y la tarjeta de inspección técnica<sup>2002</sup> y deberá

<sup>1994</sup> Anexo I del Reglamento General de Conductores para el permiso de conducción y Anexo XIII del Reglamento General de Vehículos para el permiso de circulación y Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos para la Tarjeta de Inspección Técnica de Vehículos. Este Decreto fue modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

<sup>1995</sup> Debía indicar que no sólo se fijarán los datos, sino también la forma y el diseño de las autorizaciones.

<sup>1996</sup> Permiso de conducción y, en su caso, autorización ADR. Hay autorizaciones como el CAP (certificado de aptitud profesional) que permite la conducción profesional de camiones y autobuses que son expedidas por el órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones habilitantes para la realización de transporte público discrecional de viajeros y mercancías por carretera (normalmente la Conserjería de Transportes de la Comunidad Autónoma correspondiente).

<sup>1997</sup> Permiso de circulación y tarjeta ITV.

<sup>1998</sup> Ahora se permite que tanto el permiso de conducir como el de circulación se puedan presentar en soporte digital, y con ello se habilita la presentación de ambos documentos a través de la aplicación de móvil "miDGT", como ya dispusiera la Instrucción de DGT núm. 20 IO-21 / S-150, con el asunto "Validez de datos de los Registros de Conductores e Infractores y de Vehículos con aplicación de móvil "miDGT", de fecha 16.03.2020.

<sup>1999</sup> El Real Decreto 711/2006, de 9 de junio, suprimió el certificado de características de ciclomotores de dos ruedas y cuadriciclos ligeros y les asignó una tarjeta ITV contemplando un período de transición. Recordemos que desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, los ciclomotores han pasado a ser considerados vehículos de motor.

<sup>2000</sup> Debiera decir "consigo o en el vehículo".

<sup>2001</sup> El artículo 2 del RGV dispone que: "la Jefatura Central de Tráfico llevará un Registro de todos los vehículos matriculados, que adoptará para su funcionamiento medios informáticos y en el que figurarán, al menos, los datos que deben ser consignados obligatoriamente en el permiso o licencia de circulación, así como cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad".

**El registro tiene carácter puramente administrativo.** No es un Registro similar al de Hipoteca Mobiliaria y de Prenda sin Desplazamiento de la Posesión, establecido por la Ley de 16 de diciembre de 1954, o al Registro de Reserva de Dominio y Prohibición de Disponer, creado por la Ley 50/1965, de 17 de julio, sobre Venta de Bienes Muebles a Plazos. Se trata de un Registro Administrativo, sujeto a régimen jurídico-público. Los datos que figuran en el Registro de Vehículos carecen, pues, de efectos sustantivos civiles. Así lo ha indicado el Tribunal Supremo, entre otras, en la Sentencia de 6 de marzo de 1984 desvinculando el registro del derecho de propiedad.

Al matricular todos los vehículos, se les asigna un código alfanumérico de tres caracteres con el que se identifica su servicio, y este se refleja en el permiso de circulación. El primer carácter del código del permiso de circulación es una letra. La A significa que se trata de un vehículo de servicio público (el titular necesita permiso de la Administración para ejercer la actividad) y la B indica que ofrece un servicio particular. Luego hay hasta 22 números, del 00 al 21, que indican la finalidad: autoescuelas, taxis, transporte escolar, alquiler con y sin conductor, policía, bomberos, vehículos agrícolas, vehículos para ferias, de mercancías perecederas, transporte escolar e incluso acondicionado para funcionar como vivienda.

<sup>2002</sup> Debiera haber incluido el distintivo V-19 contemplado en el Anexo XI RGV, aunque como en el caso del seguro, es dudoso que se pueda sancionar por no colocarlo en el vehículo ya que es un dato que conoce la Administración y que puede comprobar por la matrícula.

El art. 10.1 del RGV exige que "los vehículos matriculados o puestos en circulación deberán someterse a inspección técnica en una de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos ...".

El Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos señala en su artículo 4.1 que "Los vehículos matriculados o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en este real decreto" con lo cual da a entender que si no circula, es

---

*decir, si está estacionado, no está obligado a tener la ITV al día, sin embargo, dado que el estacionamiento en una vía pública o privada de uso público, es una maniobra de la circulación, tuvo que haber circulado para poder estacionar y eso ya implicaría la necesidad de pasar la ITV. Sí no pasase la ITV y siguiese estacionado podría incluso, después de los plazos legales previstos una vez notificado, ser tratado como residuo sólido urbano y retirado de la vía.*

*Sólo estaría exento de someterse a la ITV si estuviese de baja temporal y estacionado en un recinto privado. Por otra parte, en el punto 1 del art. 12 dispone que “Los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica periódica, deberán colocar el correspondiente distintivo V-19 conforme a lo previsto en el anexo XI del RGV, que será entregado por la estación de ITV y tendrá la consideración de prueba de inspección”.*

*Sin embargo, en el punto 2 parece no dar como válida la viñeta V-19 ya que señala que “Los agentes de la autoridad encargados del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, así como el resto de administraciones con competencia en materia de inspección técnica, **verificarán la vigencia de la inspección técnica periódica de los vehículos** a través de los datos obrantes en el Registro de Vehículos de la Jefatura Central de Tráfico, o alternativamente del informe de inspección o de la tarjeta ITV o certificado de características del vehículo”. Es decir, los agentes deben utilizar otros medios de prueba.*

*En el caso de que no sea posible comprobar estos datos debido a que se trata de un vehículo extranjero abandonado y las gestiones para conocer a su titular resulten infructuosas, se tramitaría como residuo sólido urbano y se notificará a través del BOE.*

*En Argentina se le retira el permiso y la posibilidad de conducir a aquel conductor que maneje un vehículo sin la ITV al día y no se le devuelve hasta que se haya pasado la inspección. No está exento, cuando no es titular del vehículo, ya que está obligado a comprobar antes de conducir que el vehículo tiene al día la documentación.*

**exhibirlos<sup>2003</sup> ante los agentes de la autoridad<sup>2004</sup>** encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente<sup>2005</sup> se determine.

### **3. En las autorizaciones administrativas de circulación únicamente constará un titular<sup>2006</sup>.**

<sup>2007</sup> (Matriculación).

---

<sup>2003</sup> El artículo 27 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala: "Las copias auténticas de documentos privados surten únicamente efectos administrativos. Las copias auténticas realizadas por una Administración Pública tendrán validez en las restantes Administraciones.

A estos efectos, la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales podrán realizar copias auténticas mediante funcionario habilitado o mediante actuación administrativa automatizada".

En el caso de las copias de los permisos o licencias de conducción debe constar la diligencia que figura en el anexo de la Instrucción 97/C y 97/S y se debe abonar la tasa correspondiente.

La revista "Tráfico" de la DGT en su edición de enero-febrero de 2003, señala: "Pueden hacer la compulsa y están obligados a ello -tras pagar el importe correspondiente- los fedatarios públicos (notarios, etc.) y las unidades dependientes de la Jefatura Central de Tráfico; y pueden compulsar, pero no están obligados a ello, los ayuntamientos, fuerzas de vigilancia, administración autonómica y resto de órganos de la Administración Pública".

<sup>2004</sup> La Guía Codificada de Infracciones de la DGT recoge como infracción del art. 59.2 TRLTSV, el hecho de "Circular con el vehículo reseñado sin llevar consigo el permiso válido para conducir ni el permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características de aquel, no exhibiendo los mismos a solicitud del agente de la autoridad". (Si únicamente careciese de alguno de los documentos especificados en el tipo, pudiendo mostrar el resto al agente solicitante, advertirá de tal incumplimiento al conductor, aunque no se dará de alta tal denuncia. Se denunciarán por este único concepto los supuestos de circulación con un vehículo sin exhibir ninguna de las autorizaciones de conducción y circulación).

Por lo tanto, no será constitutivo de infracción si presenta uno sólo de los citados documentos, aunque no muestre el resto. Únicamente se formulará denuncia cuando no presente ninguno de los documentos, haciendo constar en una única denuncia todos los documentos que no exhiba.

La sanción es de 60 € con descuento del 50% por pronto pago, y desconocemos porque se aplica ese importe y a quién se le ocurrió fijarlo. El importe tendría que figurar en el BOE para información general de la ciudadanía y por ello la Guía Codificada de Infracciones de la DGT debiera publicarse en ese boletín para evitar que el gobierno de turno cambie el criterio cuando le parezca sin que los ciudadanos tengan conocimiento ni reciban ninguna explicación.

Aunque no está contemplado en el TRLTSV, si es obligatorio llevar encima el DNI ya que permite la identificación de la persona. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 9 establece que todas las personas obligadas a obtener el Documento Nacional de Identidad (mayores de 14 años) lo están también a exhibirlo y permitir la comprobación de las medidas de seguridad cuando fueren requeridas para ello por la autoridad o sus agentes.

Por su parte el art. 6.2 de esta ley dispone que "cuando no fuera posible la identificación (por ejemplo por no llevarlo encima) por cualquier medio, incluida la vía telemática o telefónica, o si la persona se negase a identificarse, los agentes, para impedir la comisión de un delito o al objeto de sancionar una infracción, podrán requerir a quienes no pudieran ser identificados a que les acompañen a las dependencias policiales más próximas en las que se disponga de los medios adecuados para la práctica de esta diligencia, a los solos efectos de su identificación y por el tiempo estrictamente necesario, que en ningún caso podrá superar las seis horas".

<sup>2005</sup> Art. 26 RGV.

<sup>2006</sup> Hasta la Ley 18/2009 de reforma de la LTSV, un vehículo podía tener más de un titular.

Conviene examinar la Instrucción 17/V-127, de 21.12.2017, de la DGT, que se ocupa de la "Declaración responsable en los cambios de titularidad por fallecimiento o fusión, escisión empresarial o aportación no dineraria de ramas de actividad".

<sup>2007</sup> El TRLTSV debía haber hecho una mención a la matriculación. La matriculación está desarrollada en el Título IV del RGV.

En Italia el "Codice della Strada" obliga a dar parte a la policía de la sustracción, pérdida o deterioro importante, de una placa de matrícula, o de un permiso de conducción en el plazo de 48 horas.

## Artículo 60. Domicilio y Dirección Electrónica Vial (DEV)<sup>2008</sup>.

1. **El titular de un permiso o licencia de conducción<sup>2009</sup> o del permiso de circulación<sup>2010</sup> de un vehículo comunicará a los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico su domicilio<sup>2011 2012</sup>. Éste se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga. A estos efectos, los ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria<sup>2013</sup> podrán comunicar<sup>2014</sup> al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico los nuevos domicilios<sup>2015</sup> de que tengan constancia.**
2. **En el historial de cada vehículo podrá hacerse constar, además, un domicilio a los únicos efectos de gestión de los tributos relacionados con el mismo<sup>2016</sup>.**
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico asignará además a todo titular de un permiso o licencia de conducción o del

<sup>2008</sup> Al igual que un buzón físico, también requiere una llave que puede ser el DNI electrónico u otro tipo de certificado digital. Para facilitar y fomentar el acceso electrónico a la Administración por parte de las personas físicas y jurídicas se publicó la Orden HAP/1637/2012, de 5 de julio, por la que se regula el Registro Electrónico de Apoderamientos. Esta Orden se complementó con la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea y regula el Registro de apoderamientos, de sucesiones y de representaciones legales de la Jefatura Central de Tráfico (BOE núm. 91, de 16 de abril).

El registro de apoderamientos empezó a funcionar en abril de 2015.

Mediante el registro de apoderamientos, los poderdantes o representados podrán, de manera fácil y gratuita, otorgar representaciones a apoderados o representantes sobre los trámites de la Dirección General de Tráfico. Una vez registrada la representación, cualquier representante podrá actuar en nombre de sus representados, tanto en jefaturas de tráfico como en la sede electrónica para los trámites disponibles de manera online, acreditando debidamente su identidad.

<sup>2009</sup> Eso implica que la DGT permite a un menor de 15 años, titular de un ciclomotor, pueda comunicar el cambio de su domicilio a efectos de notificaciones de trámites o infracciones de tráfico.

<sup>2010</sup> Vemos que el TRLTSV habla de titular de un vehículo y de titular de un permiso de circulación de un vehículo sin aclarar que son sinónimos.

<sup>2011</sup> Notificación telemática por correo electrónico. Las personas jurídicas titulares de vehículos están obligadas a tener una dirección electrónica (DEV-Dirección electrónica vial) para recibir las notificaciones de la DGT con efectos legales. Para las personas físicas será optativo. Interior pretende que este correo vial sirva además para recibir otras comunicaciones, como los avisos e incidencias relacionadas con las autorizaciones para conducir y circular. También se establece el envío de comunicaciones a través del móvil.

<sup>2012</sup> Debiera decir "comunicará y mantendrá actualizado los datos de su domicilio a efectos de notificaciones".

<sup>2013</sup> Dado que la Agencia Tributaria cuenta muchas veces con mejor información que la propia DGT sobre el domicilio real de muchos conductores o titulares de vehículo, la ley prevé que se pueda intercambiar información entre ambos organismos e incluso con Ayuntamientos, para poder notificar de forma fehaciente a una persona física o jurídica.

La Sala de lo Contencioso-administrativo del TSJ de Madrid, dictó la Sentencia 103/2017, de 30 de enero, en la que falla a favor del ciudadano sancionado con una multa de tráfico, estimando el recurso contencioso-administrativo contra la resolución que le apremiaba al pago de dicha multa, indebidamente notificada.

Reprocha el tribunal que la Administración sancionadora no llevara a cabo investigación alguna sobre el domicilio del sancionado y recurriera a la notificación por edictos, tras un único intento de notificación, frustrado por ser desconocido en el domicilio que figuraba en la Dirección General de Tráfico. Era exigible un mayor grado de diligencia en la averiguación del domicilio, simplemente con un cruce de datos con otros órganos de la Administración.

<sup>2014</sup> Como se puede ver "no están obligados". Es un trámite que tiene que realizar el titular del vehículo.

<sup>2015</sup> Debiera señalar el orden de preferencia de los "domicilios" a la hora de notificar para saber si se ha cumplido adecuadamente con lo establecido en este apartado.

<sup>2016</sup> Se trata de responder a los supuestos en los que el domicilio fiscal del titular, una empresa, está centralizado en una localidad, pero como cuenta con diversas sucursales instaladas en diversos municipios que utilizan vehículos, deben tributar por éstos en los diferentes Ayuntamientos. Por ello **en el Registro de Vehículos constan dos campos para el domicilio:** 1) El domicilio personal del titular, que se arrastra del Registro de Conductores y 2) El domicilio fiscal del vehículo.

permiso de circulación de un vehículo, **y con carácter previo a su obtención**<sup>2017</sup>, una **Dirección Electrónica Vial (DEV)**<sup>2018</sup>. Esta dirección se asignará automáticamente<sup>2019</sup> a todas las autorizaciones de que disponga su titular en los Registros de Vehículos y de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. **La asignación de la Dirección Electrónica Vial (DEV) se realizará también al arrendatario a largo plazo** que conste en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con carácter previo a su inclusión.
5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, si el titular de la autorización es una persona física<sup>2020</sup> **sólo se le asignará una Dirección Electrónica Vial (DEV) cuando lo solicite voluntariamente**<sup>2021</sup>. En este caso, todas las notificaciones se practicarán en la Dirección Electrónica Vial conforme se establece en el [artículo 90](#), sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico<sup>2022</sup> de los ciudadanos a los servicios públicos.
6. **En la Dirección Electrónica Vial**<sup>2023</sup> **además se practicarán los avisos e incidencias relacionados con las autorizaciones administrativas recogidas en esta ley**<sup>2024</sup>.

---

<sup>2017</sup> No parece una redacción muy afortunada, ¿Cómo debe entenderse lo de carácter previo a su obtención? ¿Es que a un alumno de autoescuela por el hecho de estar matriculado ya le asignan una DEV, ya que dice "con carácter previo a su obtención"? y en el caso de los vehículos, ¿viene de fábrica con su DEV?

<sup>2018</sup> La Dirección Electrónica Vial es un sitio web, un buzón electrónico dentro de la página de la Dirección General de Tráfico que, una vez activado por el ciudadano, permite a las Administraciones sustituir el envío de la notificación postal en formato papel por un documento en formato pdf a ese sitio web, que puede ser descargado o impreso. Sustituye el domicilio físico de notificaciones del procedimiento sancionador por un domicilio electrónico.

Es única para todas las autorizaciones administrativas de que disponga un titular de vehículo o de permiso de conducir. Es decir, una Dirección Electrónica Vial, un DNI o un CIF. De este modo, si una empresa se da de alta en la Dirección Electrónica Vial, todas las notificaciones relacionadas con la flota de vehículos de que disponga se notificarán en esa Dirección Electrónica Vial.

La "llave" electrónica para acceder a ella garantiza que la correspondencia electrónica queda también protegida y solo podrá ser consultada por el destinatario de la misma.

<sup>2019</sup> Se ha llegado a acuerdos con grandes empresas para la comunicación de la dirección electrónica vial pero no se está asignando, en general, una dirección de forma automática a las personas jurídicas que dan de alta un vehículo.

<sup>2020</sup> Debiera permitirse la inscripción a cualquier usuario de la vía ya que tanto un peatón, como un ciclista o el conductor de animales pueden cometer infracciones y en ocasiones sólo son detectadas por las cámaras de video instaladas por las autoridades de tráfico. De esa forma podrían ser fácilmente notificados.

<sup>2021</sup> Para poder darse de alta en la DEV debe cumplir los requisitos técnicos de acceso a la DEV y tener instalado previamente un certificado digital en su navegador o bien instalado e insertado el DNI-e en el lector de tarjetas inteligentes de su ordenador.

<sup>2022</sup> Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre).

<sup>2023</sup> Para evitar que el ciudadano se preocupe por entrar cada día en su Dirección Electrónica Vial para consultar si existen notificaciones pendientes, la DEV cuenta con un sistema de avisos al correo electrónico personal y al teléfono móvil. En estos dos medios se genera un aviso indicando que se debe recoger una notificación en la Dirección Electrónica Vial.

Además de las notificaciones de las infracciones y sanciones, a la Dirección Electrónica Vial se envían avisos referentes a la próxima caducidad del permiso de conducción, de la ITV, del seguro del vehículo, ...

<sup>2024</sup> La sentencia de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 16 de noviembre de 2016 (rec. 2841/2015) deja claro que la notificación electrónica no supone un recorte a la notificación exacta, completa y legal a la que tiene derecho todo ciudadano en relación con un procedimiento sancionador y recuerda que "con carácter general se ha entendido que lo relevante en las notificaciones no es tanto que se cumplan las previsiones legales sobre cómo se llevan a efecto las notificaciones, sino el hecho de que los administrados lleguen a tener conocimiento de ellas o haya podido tener conocimiento del acto notificado".

### Autorizaciones para conducir

#### Artículo 61. Permisos y licencias<sup>2026</sup> de conducción<sup>2027</sup>.

##### 1. La conducción<sup>2028</sup> de vehículos a motor y ciclomotores<sup>2029</sup> exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción<sup>2030</sup>, dirigido a verificar que

<sup>2025</sup> Tanto las autorizaciones para conducir como las autorizaciones para los vehículos pueden ser objeto de falsificación. En este caso sería un delito, aunque no se consideraría una falsificación de un documento público en el caso de tratarse de una mera fotocopia sin más, con algún dato modificado, pero sin fe pública, de un notario, de la Jefatura de Tráfico, etc.

Una falsedad, en cuanto alteración de la verdad del documento, realizada sobre una fotocopia no autenticada de un documento oficial, público o mercantil, no puede homologarse analógicamente a la falsedad de un documento de la naturaleza que tenga el original, por lo que sólo podrá considerarse como una falsedad en un documento privado (STS. 939/2009 de 18 de setiembre).

En la STS 195/2015 de 16 de marzo el Tribunal concluye: "las fotocopias de documentos son sin duda documentos, en cuanto escritos que reflejan una idea que plasma en el documento oficial. Ahora bien, en cuanto que no son originales, tales documentos carecen de la eficacia que pudiera predicarse exclusivamente de los oficiales. Por lo que, de no estar autenticadas, las fotocopias no pueden erigirse en el objeto típico del delito del artículo 390 del Código Penal".

De todas formas, esto es parecido a las decisiones de los tribunales con respecto a la ropa falsificada. El diario ABC señala el 21.09.2011 que la Audiencia Provincial de Valencia absolvió de un delito contra la propiedad industrial con la agravante de reincidencia a un vendedor que ofrecía en su puesto de mercadillo ropa interior femenina falsificada al considerar el tribunal que era «evidente» que se trataba de imitaciones. Es decir, si la falsificación es de calidad, es decir, si la mayoría de las personas se dejarían engañar por el documento, entonces sí es delito, de acuerdo con el art. 392.2 del Código Penal. en relación con el art. 390.1 de ese mismo código:

El particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las siguientes falsedades:

- 1º. **Alterando un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial.** (La fotocopia en color del DNI o Tarjeta de uso vehicular de Personas de Movilidad Reducida, para un uso fraudulento. Por ejemplo, en el caso de ser multado y presentar un documento fotocopiado para lograr que la multa le llegue a otro, esa fotocopia sería considerada falsificación y además supondría el delito de usurpación de estado civil / suplantación de identidad contemplado en el art. 401 C.P., o estacionar e irse de una plaza de estacionamiento reservada para PMR dejando en el parabrisas una tarjeta falsificada).
- 2º. **Simulando un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad.** (Incluso manipulando la "marca al agua", o cambiando la foto de la parte posterior del documento original, y/o cambiando el nombre y apellidos del titular, o la fecha de caducidad del documento, etc.).
- 3º. **Suponiendo en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho.** (A veces sin conocimiento del verdadero titular del documento.)

<sup>2026</sup> Sorprende que en un tema tan importante como son los permisos y licencias, el TRLTSV le dedique, en la práctica, sólo este artículo.

<sup>2027</sup> Los nuevos DNI (llamados DNI 3.0) van a permitir en el futuro incluir datos de la tarjeta sanitaria y del permiso de conducción. Empezaron a ser distribuidos en 2015.

En otros países aún se avanza más en este sentido. El diario digital finlandés "www.yle.fi" informa, en su edición en inglés de 2.02.2018, que a finales del verano de 2018 la Agencia de Seguridad y Transportes pondrá en marcha el permiso digital de conducir. Lo hará mediante una app descargada en el móvil, aunque por lo de ahora seguirá siendo obligatorio disponer de un permiso de plástico al ser necesarios cambios legislativos para abandonar el sistema actual.

<sup>2028</sup> En este apartado se repite tres veces el término "conducción". Uno de las veces debiera sustituirse por "el manejo" o "el guiado" o bien "guiar" o "manejar", para evitar un exceso de repeticiones.

<sup>2029</sup> Recordemos que desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, los ciclomotores han pasado a ser considerados vehículos de motor.

<sup>2030</sup> Es decir, el alumno al no haber obtenido todavía el permiso, no conduce el vehículo, siendo responsable de la conducción el profesor que lo acompaña. Por ello sería mejor definir al aspirante como "conductor aprendiz bajo

el conductor<sup>2031</sup> tenga los requisitos de **capacidad, conocimientos y habilidad** necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente<sup>2032</sup>.

2. El permiso y la licencia de conducción podrán tener vigencia limitada en el tiempo<sup>2033</sup>, cuyos plazos podrán ser revisados en los términos que reglamentariamente<sup>2034</sup> se determine<sup>2035</sup>.

---

*la guía y responsabilidad de un profesor de formación vial”, ya que de esa forma se reconocería al aprendiz como conductor, aunque exento de responsabilidad, y sería más comprensible el aprendizaje de la conducción en vías abiertas de los aspirantes a conducir vehículos de la clase A, en los que el profesor no está a cargo del doble mando.*

<sup>2031</sup> *Debiera decir: “el aspirante a conductor supere los requisitos” ya que si es conductor quiere decir que ya los ha superado.*

<sup>2032</sup> *El artículo 1 del Reglamento General de Conductores indica que a lo largo del reglamento están contenidas todas las pruebas necesarias para obtener un permiso o licencia de conducción.*

<sup>2033</sup> *No se entiende muy bien porque dice “podrán tener” en lugar de “tendrán”, ya que da a entender que algunos permisos o licencias podrían ser indefinidos. En algunos lugares como es el caso de California adoptan la ingeniosa medida de hacer caducar, una vez transcurrido el período de validez, el permiso con la fecha de cumpleaños, para facilitar que los conductores recuerden cuando deben renovar el permiso.*

*Es curioso como señala “en el tiempo” lo que significaría “plazos de vigencia” y no indica “por motivos de edad” con lo que una persona siempre podría conducir si el centro psicotécnico o, en su caso, un tribunal médico no ve inconvenientes para que pueda hacerlo.*

*De hecho, ni el TRLTSV ni el Reglamento de Conductores, en su art. 12, establecen una edad límite para poder conducir un determinado tipo de vehículo.*

<sup>2034</sup> *Art. 12 del RGCond. Vemos que no sólo reglamentariamente se puede aumentar el período de vigencia, sino que también se podría reducir en determinados casos.*

<sup>2035</sup> *El art. 12.6 del RGCond establece que “... la vigencia de los permisos y las licencias de conducción estará subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento” y debiera indicar un plazo para someterse a una revisión extraordinaria en caso de modificación de su estado psicofísico. Por ejemplo, el Código de Circulación marroquí, es mucho más detallado que el nuestro y obliga a los conductores a acudir a un médico en un plazo de treinta días si se ve afectado por ciertas enfermedades o incapacidades y el médico tiene un plazo máximo de 30 días para informar a las autoridades de tráfico del resultado, en una copia del certificado médico, de la exploración y asimismo también está obligado a hacerlo el afectado. Igualmente deben acudir a revisión médica todos los titulares de un permiso o licencia que hayan sido condenados por homicidio involuntario. Debiera indicarse que el conductor es el que tiene la obligación de someterse a las revisiones oportunas en caso de que sea consciente de que sus condiciones psicofísicas han variado.*

*Aunque algunas retiradas son a solicitud de familiares, después de escuchar al afectado, la mayoría son propuestas por los agentes de tráfico, especialmente de la Guardia Civil. Cuando los agentes observan que un turismo circula demasiado despacio, que tarda en detenerse cuando le dan el alto, que el conductor, por ejemplo, no los oye bien cuando le hablan, o que casi no logra bajarse del turismo por problemas de movilidad o que incluso no sabe volver a su domicilio, valoran si esa persona está o no en condiciones óptimas para seguir conduciendo”. Cuando concluyen que no lo está, los agentes formalizan una propuesta de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir. Lo que hacen los agentes es describir los hechos que observaron en la conducción y su valoración personal tras mantener una conversación con el conductor. Los agentes detallan si el conductor les manifiesta que toma medicamentos, si observan alguna limitación física u otro tipo de trastorno, y además hacen una valoración de sus destrezas. Esta recopilación de datos –que a nivel interno se denomina PRE (Propuesta de reconocimiento extraordinario)– se traslada a la jefatura provincial de la DGT. El jefe o jefa provincial de Tráfico tiene la potestad de solicitar que se revisen las condiciones psicofísicas de ese conductor y este reconocimiento ya no se hace en un centro privado, sino en el Servicio Autonómico de Salud. Posteriormente, es el Jefe o Jefa de Tráfico quien valora los resultados. Todo este procedimiento está detallado en el art. 36 RGCond que se ocupa del procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia por la desaparición de alguno de los requisitos exigidos para su otorgamiento.*

*El Real Decreto 170/2010 por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores establece en su Anexo III, referido a la historia clínica, que “El interesado declara no haber desfigurado la verdad ni ocultado la existencia de enfermedad o defecto en el reconocimiento psicofísico al ha sido sometido”.*

3. Su vigencia estará también condicionada a que su titular no haya perdido el crédito de puntos asignado<sup>2036</sup>.

<sup>2037</sup> (Conducir sin hacer el curso de sensibilización una vez cumplida la pena).

<sup>2038</sup> (Validez de los permisos y licencias).

<sup>2039</sup> (Grupo sanguíneo y donación de órganos).

## **Artículo 62. Centros de formación<sup>2040</sup> y reconocimiento de conductores.**

**1. La enseñanza de los conocimientos y técnica necesarios para la conducción<sup>2041</sup>, así como el posterior perfeccionamiento y renovación de conocimientos<sup>2042</sup> se ejercerán por centros de formación<sup>2043</sup>, que podrán constituir secciones o sucursales con la misma titularidad y denominación.**

---

<sup>2036</sup> Hay otras causas de pérdida de vigencia que no figuran en esta Ley. Así el art. 47 C.P. señala que “cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción”.

<sup>2037</sup> Dado que se considera infracción muy grave conducir sin haber hecho este curso en las condenas de privación del derecho a conducir superiores a 2 años y grave en las que son menores de ese período, debiera reflejarse con más claridad que los apartados II) del art.76 (infracciones graves) y I) del art. 77 (infracciones muy graves) son de aplicación a este artículo.

<sup>2038</sup> Debiera haberse ocupado de la validez de los permisos y licencias ya que el Reglamento General de Conductores de 2009 privilegia a los permisos B obtenidos con anterioridad (disposición transitoria quinta) al permitirles conducir vehículos especiales independientemente de su masa y a las licencias obtenidas con anterioridad al RGCir de 1997, al autorizar, de acuerdo con la disposición transitoria primera, que con una licencia de ciclomotores obtenida entonces se pueda conducir un vehículo de movilidad reducida o un tractor de prácticamente cualquier tamaño y con las obtenidas después de la aprobación del Reglamento 772/1997, ya no se puede. Con lo que en el Registro de Conductores e Infractores debiera haber un apartado que indicase el tipo de vehículos que se puede conducir con cada permiso o licencia. En la actualidad los agentes de tráfico deben no sólo comprobar la vigencia del permiso o licencia sino la fecha de expedición ya que en función de ésta se pueden conducir o no ciertos vehículos.

<sup>2039</sup> En los permisos y licencias debiera figurar el grupo sanguíneo y también debía poder incluir la voluntad de donar los órganos en caso de accidente mortal. O debiera figurar al menos en el RGCond.

<sup>2040</sup> No sólo debemos tener en cuenta las Escuelas Particulares de Conductores, sino también los Centros de formación de conductores que transportan mercancías peligrosas.

<sup>2041</sup> En algunos países, como es el caso de Alemania, se exige que los alumnos efectúen, al menos, las siguientes prácticas: 5 horas de circulación en carretera, 4 en autopista y 3 en horas nocturnas.

<sup>2042</sup> Se refiere a que una persona si deja de conducir mucho tiempo y desea practicar en vías abiertas o si desea ponerse al día en normativa, puede acudir a una autoescuela, o, si procede, a una escuela policial o militar, no permitiéndose otro tipo de centros. Si circulase practicando en un vehículo de la autoescuela, éste no podría llevar la señal V-14 ya que el Reglamento General de Vehículos indica que “que será únicamente visible cuando el vehículo circule en función de la enseñanza de las pruebas de aptitud”. Tampoco debería inscribirse en el Libro Registro de la autoescuela ya que éste está destinado a alumnos que aspiran a un permiso o licencia. Según el Anexo I de esta Ley, “en vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”. Aquí no sería de aplicación ya que el alumno que se recicla no está aprendiendo a conducir por lo que el conductor legal sería la persona que trata de poner al día sus habilidades en la conducción, lo cual es algo sorprendente ya que si se recicla es porque no se siente segura para conducir sola y debiera mantenerse en estos casos que el conductor legal seguiría siendo el profesor.

En estos casos, en los que la persona tiene ya el permiso y desea actualizar sus habilidades en la conducción, el vehículo de autoescuela no puede llevar la señal V-14 ya que su utilización sólo está permitida cuando el vehículo circula en función del aprendizaje de la conducción o de las pruebas de aptitud y en este caso la persona que conduce no está propiamente “aprendiendo” sino “repasando” o “actualizando” sus conocimientos y habilidades. También se aplica a los conductores de mercancías peligrosas que están obligados a renovar, si no quieren perderla, la autorización especial ADR.

<sup>2043</sup> Estaría más correcto si añadiese “de conductores”. Pueden ser tanto oficiales como privados. Los oficiales son las Escuelas oficiales de policía, guardia civil y ejército. Su regulación figura en la Orden INT/161/2011, de 21

**Los centros de formación requerirán autorización previa, que tendrá validez en todo el territorio español** en el caso de que se establezcan secciones o sucursales.

**2. A los fines de garantizar**<sup>2044</sup> la seguridad vial, se regularán reglamentariamente los elementos personales y materiales mínimos<sup>2045</sup> para la formación<sup>2046</sup> y el reconocimiento de conductores<sup>2047</sup> siguiendo lo establecido en la normativa sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio<sup>2048</sup>

En particular, reglamentariamente<sup>2049</sup> se regulará el régimen docente y de funcionamiento de los centros de formación<sup>2050</sup>. **La titulación y acreditación de los profesores**<sup>2051</sup> **y directores**<sup>2052</sup> **se basará en pruebas objetivas que valorarán los conocimientos, la aptitud pedagógica y la experiencia práctica.** Las pruebas se convocarán periódicamente<sup>2053</sup>.

---

*de enero, por la que se determinan las Escuelas facultadas para impartir la formación y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales y la autorización especial para conducir esos vehículos cuando transporten mercancías peligrosas, al personal del Cuerpo Nacional de Policía y en la Orden DEF/601/2015, de 6 de abril, por la que se desarrolla el Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil.*

<sup>2044</sup> *Es imposible que se pueda “garantizar” la seguridad vial. Sería mucho mejor que dijera “a fin de mejorar la seguridad vial” o “para luchar contra la inseguridad vial”.*

<sup>2045</sup> *Tendría que decir “de los centros de formación y de reconocimiento de conductores”. También se ha regulado mediante la Instrucción 14/C-116 de la DGT, de 18.07.2014, el equipamiento mínimo que deben usar los aspirantes al permiso de conducción de motocicletas.*

<sup>2046</sup> *Las escuelas particulares de conductores (autoescuelas) están reguladas por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre (BOE núm. 258, de 28/10/2003).*

*Los centros de formación para conductores que transportan mercancías peligrosas están regulados en la Orden INT de 18 de junio de 1998 (BOE núm. 155, de 30.06.1998).*

*También debemos tener en cuenta 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.*

*Tampoco debemos olvidarnos que existen circuitos de karts, muchos de ellos de carácter público, donde se realizan cursillos de conducción para menores, tanto teóricos como prácticos.*

*También se enseñan conocimientos viales en los colegios y, además, algunas entidades dan cursos de conducción segura y estos artículos no serían de aplicación.*

<sup>2047</sup> *Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, (BOE núm. 54, de 3 de marzo) por el que se aprueba el Reglamento de centros de reconocimiento destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.*

<sup>2048</sup> *Ley 17/2009, de 23 de noviembre, (BOE núm. 283, de 24 de noviembre) sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.*

<sup>2049</sup> *Real Decreto 1295/2003 por el que se aprueba el Reglamento de Escuelas Particulares de Conductores.*

<sup>2050</sup> *Las Instrucciones 14/C-113 y 14/S-132, de 06.03.2014, de la DGT, se ocupan del Protocolo de actuación de Inspección y Control de las Escuelas Particulares de Conductores.*

<sup>2051</sup> *En la Resolución de 22 de diciembre de 2016, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca curso para obtener certificado de aptitud de Profesor de Formación Vial. figuran las pruebas: a) prueba previa de selección: un test de teórica de 30 preguntas que se deben contestar en 30 minutos y una prueba práctica de circulación de al menos 25 minutos (de esta última están exentos quienes posean un permiso C1 o superior).*

*Los que hayan superado estas pruebas deben realizar b) un curso teórico-práctico, que consta de 2 fases: una de enseñanza a distancia con examen en la provincia de residencia del solicitante y otro de formación presencial (con evaluaciones durante el curso) en algunas provincias. Ambas de carácter eliminatorio.*

<sup>2052</sup> *Esto no es así. Así en la Resolución de 26 de diciembre de 2017, de la Dirección General de Tráfico, por la que se convoca prueba selectiva para obtener el certificado de aptitud de Director de Escuelas de Conductores no contemplan ninguna prueba objetiva que valore la experiencia práctica ya que se trata simplemente de un test de conocimientos de 40 preguntas que se debe completar en un plazo de 40 minutos.*

<sup>2053</sup> *Decir “periódicamente” y no señalar el intervalo entre convocatorias no aclara nada. Sería mejor que dijese “con periodicidad anual” o semejante, o aún mejor “se convocarán de acuerdo con las necesidades de formación que vayan surgiendo”.*

3. Se podrá autorizar la enseñanza no profesional<sup>2054</sup> en los términos que reglamentariamente se determine.
4. **La constatación de las aptitudes psicofísicas de los conductores<sup>2055</sup> se ejercerá por centros<sup>2056</sup>**, que necesitarán autorización previa<sup>2057</sup> de la autoridad competente<sup>2058</sup> para desarrollar su actividad<sup>2059</sup>.

---

<sup>2054</sup> La redacción no es muy apropiada ya que está regulada en la actualidad y sigue existiendo la licencia de aprendizaje para la obtención del permiso B, contenida en la Orden de 29 de julio de 1981 (BOE núm. 186, de 5 de agosto). Seguramente se refiere a la conducción acompañada, tal como funciona, por ejemplo, en Francia y que todavía no ha sido implementada en España. En la Orden citada, la remisión a las condiciones del Código de la Circulación, deben entenderse hechas al Reglamento General de Conductores, en concreto a sus art. 59 a 62, relativos a los vehículos a utilizar en las pruebas de conocimientos, aptitudes y comportamientos.

El art. 3 de la Orden señala que el acompañante deberá reunir los requisitos siguientes:

- a) estar ligado con el solicitante con vínculo de parentesco de consanguinidad o afinidad, o mediante relación de amistad o buena vecindad, debiendo tener su actividad carácter gratuito
  - b) ser titular de permiso de conducción de la clase "b" ordinario, con más de cinco años de antigüedad
  - c) no haber sido condenado por hechos de tráfico, ni sancionado por infracción al artículo 275 del código de la circulación ni a los citados en el 289 del mismo texto reglamentario, en los últimos cinco años de vigencia de su permiso
  - d) no haber sido autorizado para actuar como acompañante de ningún otro aprendiz durante los doce meses anteriores
  - e) no haber obtenido el certificado de aptitud de profesor de escuelas particulares de conductores, salvo que la enseñanza a impartir por este sistema lo sea para cónyuges, hijos, padres o hermanos del acompañante
- ii. durante el aprendizaje, el acompañante será considerado, a todos los efectos, conductor del automóvil con el que se realice aquel, y deberá:

- a) estar a cargo del doble mando.
- b) vigilar permanentemente la actuación del aprendiz para que esta sea conforme a las normas de circulación establecidas en el código de la circulación y en la presente Orden.

En muchos países se puede obtener el permiso B con menos de 18 años (en el Estado de Oregón (USA) se puede examinar a partir de los 30 días previos a su 16 cumpleaños – Manual del Conductor 2018-19) y en esos casos el responsable civil en caso de un accidente de tráfico suele ser la persona que firmó la autorización para obtener el permiso.

También el cofirmante de la solicitud de permiso que suele ser uno de sus progenitores o el tutor legal pueden cancelar el permiso del menor dirigiendo un escrito a la autoridad de tráfico.

<sup>2055</sup> La redacción debiera decir "la constatación inicial, las periódicas y las extraordinarias", ya que la constatación de las condiciones psicofísicas de un conductor también la pueden hacer los agentes de tráfico tal como ocurre, por ejemplo, cuando comprueban su nivel de alcoholemia después de un accidente.

<sup>2056</sup> Aquí, y no en el siguiente párrafo, debería figurar "centros de reconocimiento de conductores" y en el siguiente párrafo bastaría con poner "estos centros".

<sup>2057</sup> No sólo de la Dirección General de Tráfico sino también de la Autoridad Sanitaria de la Comunidad Autónoma ya que previamente tienen que darse de alta como centros sanitarios.

<sup>2058</sup> Debería decir "autoridades competentes", ya que la autorización inicial como centro médico corresponde a la Conserjería de la Comunidad Autónoma y luego a la Jefatura de Tráfico como centro de reconocimiento de conductores.

<sup>2059</sup> Además, de los Centros privados de reconocimiento de conductores nos encontramos con centros pertenecientes a las autoridades sanitarias de las distintas Comunidades Autónomas. Cuando un conductor no está de acuerdo con un informe emitido por un Centro de Reconocimiento de Conductores puede solicitar ser examinado por un tribunal médico de la Comunidad Autónoma. También si la Jefatura Provincial de Tráfico tiene conocimiento de la presunta desaparición de las aptitudes psicofísicas de un conductor, puede, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento General de Conductores iniciar un procedimiento para la declaración de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir. Si se acordase la pérdida de vigencia el conductor tendría que someterse, entre otras, a pruebas de aptitud psicofísica ante los servicios sanitarios de la Comunidad Autónoma para poder recuperar el permiso o licencia.

Se regulará reglamentariamente<sup>2060</sup> el funcionamiento de los centros de reconocimiento de conductores<sup>2061</sup>, así como sus medios personales y materiales mínimos<sup>2062</sup>.

### Artículo 63. Asignación de puntos<sup>2063</sup>.

1. Al titular de un permiso o licencia de conducción se le asignará un crédito inicial de doce puntos<sup>2064</sup>.
2. Excepcionalmente<sup>2065</sup> se asignará un crédito inicial de **ocho puntos** en los siguientes casos:
  - a) **Titular de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años**, salvo que ya fuera titular de otro permiso de conducción con aquella antigüedad<sup>2066</sup>.
  - b) **Titular de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos**, ha obtenido nuevamente<sup>2067</sup> el permiso o la licencia de conducción.
3. El crédito de puntos es único para todas las autorizaciones administrativas de las que sea titular el conductor.
4. Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme<sup>2068</sup> en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante<sup>2069</sup> los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta **un máximo de quince puntos**, en lugar de los doce iniciales.

<sup>2060</sup> Están regulados en el Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero (BOE núm. 54, de 3 de marzo). Su art. 24 se ocupa del Registro de estos centros señalando que son para conductores de vehículos a motor y que se trata de los mencionados en el art. 5h) de la Ley de Tráfico.

<sup>2061</sup> Es imprescindible que los centros de reconocimiento puedan acceder a la historia clínica de los conductores. Hoy en día éstos se limitan a firmar un formulario donde se comprometen a decir la verdad, pero la realidad muestra que se oculta numerosa información a los facultativos y éstos, aunque actúen con profesionalidad, en el sistema de reconocimiento actual, no son capaces de detectar lo que no se les dice.

<sup>2062</sup> El Real Decreto 170/2010 no impide la existencia de Centros de Reconocimiento Móviles. El artículo 9.2) exige que "esté debidamente identificado mediante un rótulo situado en un lugar visible desde el exterior, en el que deberán constar, al menos, su denominación y en todo caso su número de registro". y el artículo 12.1) indica que "El horario de funcionamiento del centro de reconocimiento como centro de reconocimiento destinado a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores deberá figurar expuesto al público en un lugar fácilmente accesible y visible desde el exterior". Si es una unidad móvil debe comunicar previamente a la JPT dónde se va a desplazar y con qué horario para que la Jefatura, si lo estima oportuno, pueda inspeccionarla.

<sup>2063</sup> Debíó haberse publicado un capítulo dedicado al permiso por puntos. Ahora hay datos que figuran duplicados en los artículos 63, 64 y 65 dedicados al permiso por puntos, y en el Anexo III que también se ocupa de este tema.

<sup>2064</sup> Este párrafo debíó ser suprimido en el Texto Refundido, ya que fue pensado, para ser aplicado transitoriamente, al inicio de la aplicación de la Ley 17/2005 del permiso por puntos para otorgarle a todos los conductores 12 puntos (a la inmensa mayoría), excepto a los que tuvieran menos de 3 años de antigüedad en el permiso. Por ello tendríá que suprimirse ese párrafo y la palabra "excepcionalmente" del 2º párrafo y este último debiera empezar así: "Se asignará un crédito inicial de 8 puntos a los conductores noveles y a los titulares de un permiso o licencia de conducción que, tras perder su asignación total de puntos haya obtenido nuevamente el permiso o la licencia de conducción".

<sup>2065</sup> Sobre la palabra "excepcionalmente" por ser cientos de miles los afectados.

<sup>2066</sup> Quedaría mejor si dijese: "con una antigüedad de al menos tres años".

<sup>2067</sup> Esta frase es una ficción, ya que en realidad "lo recupera", aunque con menos puntos, al mantenerse la antigüedad en el nuevo permiso.

<sup>2068</sup> Aclara que las sanciones administrativas mientras no adquieran firmeza no afectarán a las bonificaciones.

<sup>2069</sup> No los recibe "durante" sino al cabo de tres años.

- 5. La superación de cursos de conducción segura y eficiente<sup>2070</sup> a los que se hace referencia en el anexo VIII, siempre que se cumplan los requisitos establecidos y se tenga saldo positivo, compensará con dos puntos adicionales hasta un máximo de quince puntos y con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años.**

#### **Artículo 64. Pérdida de puntos.**

1. El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa<sup>2071</sup> que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos<sup>2072</sup>, de acuerdo con el baremo establecido en los anexos II y IV.
2. Cuando la Administración notifique la resolución por la que se sancione una infracción que lleve aparejada la pérdida de puntos, indicará expresamente cuál es el número de puntos que se restan y la forma expresa<sup>2073</sup> de conocer su saldo de puntos.
3. La pérdida parcial o total, así como la recuperación de los puntos asignados, afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase<sup>2074</sup>.
4. **Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día**, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los párrafos a), c), d), e), f), g), h) e i) del artículo 77<sup>2075</sup>, en cuyo caso perderán el número total de puntos<sup>2076</sup> que correspondan.

<sup>2070</sup> La reforma del TRLTSV publicada el 21.12.2021 añadió un nuevo supuesto de adquisición de puntos.

<sup>2071</sup> El permiso por puntos resultó muy positivo ya que se redujo notablemente el número de fallecidos y heridos en nuestras carreteras, pero también originó el fenómeno de la venta de puntos por parte de personas que deseaban ganar algún dinero vendiéndoselos a algún infractor al que le convenía el trato. Las ofertas de venta de puntos están estimuladas por el cada vez mayor número de conductores que no son identificados en el momento en que cometen la infracción, especialmente en las infracciones de velocidad captadas por radares fijos.

La compra venta de puntos supone un delito penado por el Código Penal en el Artículo 392, en relación al 390, que castiga a los que atribuyan la participación de una persona en unos hechos con los que no ha tenido nada que ver. El comprador es quien comete estos delitos, pero el vendedor puede ser imputado también como inductor y cooperador necesario de este delito cuando se consume la operación. En ambos casos, las penas que contempla el Código Penal van desde los 6 meses a los 3 años de prisión, y multa de 6 a 12 meses. En la práctica, no es un delito que se esté persiguiendo con mucho interés por parte de la fiscalía y las fuerzas de seguridad ya que se siguen publicando numerosos anuncios de venta de puntos en Internet. Lo que no parece ser delito es ofrecer puntos en un anuncio si no se consuma la operación.

Hay personas que ponen el vehículo a nombre de un menor porque piensan que así no les retirarán puntos, pero hay que tener en cuenta que, aunque el hijo sea el titular del vehículo, los responsables son los padres o tutores hasta que alcance la edad de 18 años y estos últimos se verían obligados a identificar el conductor.

<sup>2072</sup> La STS Contencioso de 04/06/2009 reconoce la naturaleza sancionadora de la retirada de puntos y por lo tanto la necesidad de que el denunciado tenga conocimiento de los puntos que le van a detraer.

<sup>2073</sup> Aquí vemos de nuevo que en contra de lo que sugiere la Exposición de Motivos de la Ley, no se ha cuidado debidamente la redacción ya que después de utilizar el término “expresamente” emplea seguidamente la expresión “de forma expresa” cuando hubiera bastado que sustituyese “expresamente” por “claramente” para de esa forma hacer más agradable la lectura del precepto.

<sup>2074</sup> Una redacción mejor sería, “a cualquier permiso o licencia de conducción de las que sea titular”. Se refiere a que un conductor profesional si es sancionado conduciendo su vehículo particular también se ve afectado en sus permisos de conducción profesionales.

<sup>2075</sup> a) No respetar límites de velocidad o velocidad media en tramo; c) Superar tasa de alcohol; d) No someterse a pruebas de alcohol o drogas; e) Conducción temeraria; f) Circular en sentido contrario; g) Participar en carreras no autorizadas; h) Instalar inhibidores de radares; i) Aumentar en más del 50% tiempos de conducción o minorar más del 50% los tiempos de descanso.

<sup>2076</sup> Bastaba con decir “los puntos que correspondan”.

5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso de conducción quedarán descontados<sup>2077</sup> de forma automática en el momento en que se proceda a la anotación de la citada sanción en el registro<sup>2078</sup> de conductores e infractores del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, quedando constancia en dicho registro del crédito total de puntos de que disponga el titular de la autorización<sup>2079</sup>. **Transcurrido un año<sup>2080</sup> desde la firmeza de la sanción sin que la infracción de la que trae causa haya sido anotada, no procederá la detracción de puntos.**
6. La antigüedad<sup>2081</sup> permanece en los posteriores permisos o licencias de conducción obtenidos a consecuencia de la total extinción de los puntos inicialmente asignados a cada titular.

<sup>2082</sup> (Saldo negativo de puntos).

<sup>2083</sup> (Compraventa de puntos).

## Artículo 65. Recuperación de puntos.

---

<sup>2077</sup> La Exposición de Motivos del Texto Refundido se refiere a “revisar el vocabulario” y vemos como en este apartado se habla de “descontar” y seguidamente de “descontados”. Una redacción mejor sería: “Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, el descuento de los puntos que haya que efectuar en el crédito que posea en su permiso de conducción se hará de forma automática y simultánea”.

Otra alternativa sería sustituir “descontados” por “detráidos”.

<sup>2078</sup> No se sabe porque ahora las iniciales anteriores de “Registro de Conductores” pasaron ahora, tras la reforma del TRLTSV por la Ley 18/2021, a estar en minúscula y las de “organismo autónomo” ahora pasaron a estar en mayúscula. El término “organismo autónomo” aparece 50 veces en el texto de la Ley y en dos ocasiones figura con las iniciales en mayúscula. En las páginas oficiales de los ministerios muchas veces aparece sólo la inicial en mayúscula del término “Organismo autónomo”, aunque no esté al principio de la oración.

<sup>2079</sup> Ver Instrucción 12/C-105, de 22 de mayo de 2012, sobre “Pérdida de vigencia por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados”.

<sup>2080</sup> Plazo de caducidad.

<sup>2081</sup> Quedaría mejor: “La fecha de obtención inicial del permiso”.

<sup>2082</sup> La Ley debería aclarar que, si un conductor tiene un saldo negativo de puntos, por ejemplo, cuando teniendo 4 pierde 6, esos puntos negativos (en este ejemplo -2) no se descuentan de los 8 puntos que va a tener una vez que realice el curso de recuperación y apruebe el examen en la JPT.

<sup>2083</sup> “En caso de ser denunciados tanto el comprador como el vendedor, pueden ser imputados, en el caso del vendedor de un supuesto delito de falsedad documental por hacerse responsable de las infracciones cometidas por otros conductores, que eran los verdaderos infractores y los compradores por ser cooperadores necesarios en el delito. A tal efecto el Código Penal, en su art. 392, establece que el particular que cometiere en documento público, alguna de las falsedades descritas en el art. 390 será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses”.

Los medios de comunicación publicaron el 28.09.2018 unas declaraciones del Director General de Tráfico en las que explicaba que, desde la instauración del permiso por puntos, unos 260.000 conductores habían perdido el permiso y 58.000 nunca lo habían recuperado. El motivo era porque se trata de “abuelos y abuelas que ya no conducen” y han cedido sus puntos a familiares. Una práctica que queda en la esfera privada y que por ello es imposible de detectar e impide la reeducación del infractor. Por ello las estadísticas informan que España es el país europeo con mayor número de “abuelos infractores”. También no deja de ser sorprendente que un directivo de una empresa le pida a un empleado que se haga pasar por el conductor en el momento de la infracción y así salvarse él de perder puntos. En estos casos vemos como el infractor no recibe el castigo que le corresponde.

1. Transcurridos dos años<sup>2084</sup> sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos, el titular<sup>2085</sup> de un permiso o licencia de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperará la totalidad del crédito inicial de **doce puntos**.
2. Los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado 2 del artículo 63<sup>2086</sup>, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa<sup>2087</sup> por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de doce puntos.
3. **La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción**<sup>2088</sup>.
4. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido **una parte del crédito inicial** de puntos asignado<sup>2089</sup>, podrá optar a su **recuperación parcial, hasta un máximo**

<sup>2084</sup> La redacción del art. 63.2.a) ha quedado desfasada y no se ha corregido al hacer el TRLTSV y por eso se presta a confusión. Actualmente un conductor que obtiene su permiso sólo debe esperar dos años para tener doce puntos, en lugar de los 8 iniciales, siempre que no cometa infracciones en ese período que detraigan puntos.

<sup>2085</sup> La frase está en singular y tendría que decir "sancionado".

<sup>2086</sup> a) Titulares de permiso con antigüedad no superior a 3 años y b) Titular que pierde todos los puntos y obtiene de nuevo su permiso.

<sup>2087</sup> Al no verse afectado el saldo de puntos por las condenas penales contra la seguridad vial nos podemos encontrar a conductores multireincidentes en vía penal que siguen contando con quince puntos ya que en esa vía no se descuentan.

<sup>2088</sup> Es decir, a los conductores de vehículos de tracción animal (por ejemplo, coches de caballos) o de bicicletas no se les pueden detraer puntos. Eso no impide que los ayuntamientos, como ocurre, por ejemplo, en Sevilla otorguen licencias de circulación a los carruajes para pasear a los visitantes.

Es decir, a los ocupantes que no cumplan las normas como, por ejemplo, no llevar puesto el cinturón de seguridad, no se le retirarían puntos entre otros motivos porque pueden no tener permiso de conducción.

Sin embargo, el art. 117.5 RGCir establece que "La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 76, apartados h) y II), respectivamente, del texto refundido (adaptando este apartado al TRLTSV). Eso implica que el responsable no es el menor que no va en un SRI o no va adecuadamente sentado, sino el conductor. La Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, de 13.05.2021 la califica de infracción grave por parte del conductor, e incluye el no haber desactivado el airbag del asiento del copiloto estando el SRI orientado hacia atrás, y le retira 3 puntos. Vemos que parece no concordar con este apartado ya que la retirada de puntos no tiene relación propiamente con el acto de conducir.

Pero, debemos tener en cuenta que conducir no es sólo manejar una dirección y un cambio y pisar unos pedales. Así el art. 10.2) TRLTSV establece que: "El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía.", con lo que está obligado a no poner en peligro a los ocupantes, que en este caso serían los menores cuando viajasen sin cinturón, sin un asiento adecuado o estuviesen expuestos al inflado del airbag del copiloto.

También esto sería de aplicación en el caso del conductor de una motocicleta que permitiese que un menor viajase de pasajero sin casco.

<sup>2089</sup> Aquí aclara que sólo puede haber recuperación parcial de los puntos del "cupo inicial" que va de 8 a 12 puntos. Es decir, no todos los puntos valen lo mismo, ya que las bonificaciones están penalizadas en caso de una recuperación parcial. Así un conductor que tenga 15 puntos y pierda 6, si hace un curso de recuperación parcial tendrá un nuevo saldo de 12, que es el máximo que permite este artículo.

Es decir, una persona "proactiva" que hace un curso de recuperación parcial sólo va tener la ventaja de que recupera antes puntos (y le empiezan a correr los plazos para la bonificación), pero sólo un máximo de 6, mientras que una persona "pasiva" deja transcurrir el tiempo (dos o tres años) y llega a los mismos 12 puntos y sin gastar nada, pudiendo, en caso de tener un solo punto, llegar a recuperar hasta 11.

También se puede producir un efecto perverso y es que una persona que tenga 9 puntos, decida esperar a perder otros tres antes de hacer un curso de recuperación parcial y ahí el permiso por puntos no cumpliría los fines para

**de seis puntos**<sup>2090</sup>, por una sola vez cada dos años, realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial, con la excepción de los conductores profesionales que podrán realizar el citado curso con frecuencia anual.

En todo caso, la duración de los citados cursos será como máximo de **quince horas**.

<sup>2091</sup> (Conductores profesionales y puntos).

## CAPÍTULO III

### Autorizaciones relativas a los vehículos

#### Artículo 66. Permisos de circulación.

**1. La circulación de vehículos**<sup>2092</sup> exigirá que estos obtengan previamente el correspondiente permiso de circulación, dirigido a verificar<sup>2093</sup> que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan reglamentariamente<sup>2094</sup>.

**En el caso de vehículos dotados de sistema de conducción automatizada, sus características, tanto de grado de automatización como del entorno operacional de uso, se consignarán en el permiso de circulación conforme se desarrolle reglamentariamente.**

---

los que fue previsto, ya que la persona accedería a un curso de sensibilización más tarde y tardaría más en concienciarse del peligro que puede suponer su comportamiento.

<sup>2090</sup> Este apartado no está bien redactado ya que se puede pensar que el conductor puede conseguir menos de seis puntos y lo cierto es que viene a recibir los seis puntos, aunque luego muchos conductores no los pueden utilizar todos porque exceden el límite máximo que les corresponde en función de los puntos de los que dispongan pudiendo alcanzar como máximo 12 puntos.

<sup>2091</sup> La detracción de puntos se ajusta a la infracción que se cometa y afecta a todas las categorías de permisos que posea el conductor. Si un conductor profesional perdiese parte o todos los puntos conduciendo su turismo particular seguiría siendo un conductor profesional a la hora de recuperarlos, beneficiándose de esa condición. Es decir, a la hora de hacer un curso de recuperación parcial o total aportaría la documentación que le acredita como conductor profesional (Instrucción núm. 13/S- 130 DGT). Lo que se quiere es favorecer a aquellas personas cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos dedicados al transporte de mercancías o de personas, es decir, a aquellas personas que hacen de la actividad de la conducción su medio de vida.

Por ejemplo, conducir un turismo, no siendo novel, con una tasa de 0,4 gramos/litro en sangre, equivalentes a 0,20 mg/litro de aire espirado (medidos con un etilómetro), no es infracción, aunque la persona que lo haga sea titular de un permiso C o D. Sin embargo, si ese mismo conductor conduce un camión o un autobús con esa tasa, sí es infracción.

<sup>2092</sup> Debía añadir "de motor" o bien "excepto vehículos de tracción animal y ciclos". Una redacción mejor sería: "Para que un vehículo de motor pueda circular deberá serle concedido previamente al titular el correspondiente permiso de circulación..." ya que los vehículos no obtienen por sí mismos cosas o derechos, sino que les son otorgados. Si se quería mantener "vehículos" tendría que decir "con las excepciones reglamentarias" aunque en este caso el RGV en su art. 1 vuelve a citar a los vehículos en general sin aclarar que se refiere sólo a los vehículos de motor.

<sup>2093</sup> La redacción debiera ser: "dirigida a permitir su identificación y a verificar..."

<sup>2094</sup> Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Así si los dispositivos de alumbrado y señalización óptica no cumplen con lo dispuesto en el Anexo I del RGV o se llevan más luces de las admitidas, en la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, de 13.05.2021, tienen la consideración de graves [art. 66. 1) TRLTSV y 15 del RGV]. Se pueden también sancionar por el art. 76.o) TRLTSV por incumplir las condiciones técnicas establecidas reglamentariamente.

**Se prohíbe la circulación de vehículos<sup>2095</sup> que no estén dotados del citado permiso.**

2. El permiso de circulación debe renovarse cuando varíe la titularidad registral del vehículo<sup>2096</sup>, y queda extinguido cuando éste se dé de baja<sup>2097</sup> en el correspondiente registro, a instancia de parte<sup>2098</sup> o por comprobarse que no es apto para la circulación<sup>2099</sup>, en los términos que reglamentariamente se determine.
3. La circulación de un vehículo sin el permiso de circulación<sup>2100</sup>, bien por no haberlo obtenido o porque haya sido objeto de declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o anulada<sup>2101</sup>, da lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga del mismo, en los términos que reglamentariamente<sup>2102</sup> se determine<sup>2103</sup>.

<sup>2104</sup> (Un único permiso europeo).

---

<sup>2095</sup> Sería conveniente que aclarase que esa prohibición se limita a las vías contempladas en el artículo 2 de la Ley. En caso de estar estacionado o circular por una vía estrictamente privada, debiera contar también con un seguro de responsabilidad civil porque puede verse involucrado también en un accidente.

<sup>2096</sup> Desde el 15 de enero de 2015, en aplicación a la Directiva 2014/45/EU, la DGT ha modificado los permisos de circulación, añadiéndoles tanto el kilometraje marcado durante la inspección, como la inclusión de la fecha de caducidad de la ITV.

<sup>2097</sup> Falta la palabra "definitiva" ya que si se da de baja "temporal" no se extingue el permiso de circulación.

<sup>2098</sup> Art. 35 del Reglamento General de Vehículos. Sería mejor que dijese "a instancia del titular" ya que con esta redacción parece que cualquier persona puede solicitar la baja de un vehículo.

<sup>2099</sup> Art. 35 del Reglamento General de Vehículos.

<sup>2100</sup> Debería aclarar si por circulación se entiende también el estacionamiento en una vía pública. Sí un vehículo está dado de baja temporal o definitiva y está estacionado no está claro que pueda ser inmovilizado. En este caso el ayuntamiento puede acogerse a la ordenanza municipal de tráfico. Por ejemplo, la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, establece la prohibición de estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos, a cuyo efecto sólo se computarán los días hábiles. En estos casos los agentes de la Policía Municipal y los agentes de Movilidad (por ejemplo, en Madrid) podrán ordenar la retirada de un vehículo de la vía pública y su traslado al depósito correspondiente, debiendo pagar el importe de la tasa de la grúa y de la sanción.

<sup>2101</sup> Para mantener la concordancia gramatical debiera decir: "declaración de pérdida de vigencia, de nulidad o de anulación".

<sup>2102</sup> Artículo 1.2 RGV. El art. 32.3 del mismo reglamento dispone, al referirse a la transmisión de vehículos que: "Transcurrido el plazo de treinta días indicado sin que el adquirente haya solicitado la renovación del permiso o licencia de circulación, **se ordenará la inmovilización del vehículo** y se iniciará el correspondiente procedimiento sancionador, sin perjuicio de las responsabilidades que le correspondan como titular del vehículo".

<sup>2103</sup> La Instrucción 14/V-107, de 22 de octubre de 2014, de la DGT, sobre "Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo", dice: "... La evolución de la encomienda de gestión permite que hoy en día los Colegios de Gestores puedan presentar solicitudes electrónicas de cambio de titularidad y obtengan, en tiempo real y directamente del registro de vehículos de la DGT, autorizaciones provisionales de circulación que entregan al ciudadano en tanto se expide el permiso de circulación definitivo por la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

Por tanto, se considera oportuno sustituir la autorización contemplada en la Instrucción 12/V-96, por justificantes profesionales estandarizados y registrados electrónicamente por el Colegio de Gestores, que justifiquen la solicitud de cambio de titularidad del vehículo en una gestoría administrativa colegiada. Los justificantes profesionales sólo se expedirán en aquellos casos en que no sea posible solicitar telemáticamente un cambio de titularidad y siempre que se cumplan las condiciones establecidas por la Administración y se expidan conforme al modelo establecido en el Anexo I".

<sup>2104</sup> El art. 1 RGCond dice: "4. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso o de una licencia de conducción expedido por un Estado miembro de la Unión Europea o por un Estado parte del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo", con lo cual da a entender que un conductor de la UE o del EEE puede viajar por España con un permiso que no sea de la UE o del EEE.

Debía aclarar que, si un europeo tiene un permiso de la UE o del EEE, aunque tengo otro de un país no europeo, debe utilizar aquel cuando viaje por España.

## Artículo 67. Otra documentación.

**1. Los vehículos, sus equipos y sus repuestos y accesorios<sup>2105</sup> deberán estar previamente homologados<sup>2106</sup> o ser objeto de inspección técnica unitaria<sup>2107</sup> antes de ser admitidos a la circulación, en los términos que reglamentariamente se determine. Dichos**

*Por otra parte, la DGT no sabe si un europeo que vive en España y que obtuvo un permiso español mediante el correspondiente examen sigue conservando el que obtuvo, en su día, en su país, con lo que en España podría viajar con este último y fuera de España, con el español, dificultando la imposición de sanciones.*

*El TRLTSV debía aclarar que, si se pierden todos los puntos, no se puede conducir en España con el permiso de otro país.*

*La Sentencia 385/2019, del TS, de 23 de Julio de 2019 estableció que es delito conducir por España con un permiso de conducir español sin vigencia por la pérdida total de los puntos legalmente asignados, aunque el conductor posea un carné de un país extracomunitario que esté en vigor.*

*La sentencia establece que: "Pretender que los permisos otorgados por terceros países e inicialmente válidos, conserven una inmutable validez en España mientras no sobrevenga la caducidad que el país de emisión haya querido otorgarle, gozando además de una semi-inmunidad frente al régimen viario y de conducción vigente en España, es una conclusión jurídica carente de todo fundamento".*

*También expresa: «Ninguna razón existiría para que el sistema administrativo de protección de la seguridad vial se desactive para esos conductores cuando circulan por las carreteras o las vías urbanas españolas; como tampoco puede entenderse que, solo en ese supuesto, nuestro sistema penal se inhiba de prestar protección al bien jurídico frente a comportamientos que introducen las situaciones de riesgo de mayor relevancia".*

<sup>2105</sup> Estos repuestos y accesorios figuran en el Anexo XII RGV:

Los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos en circulación deben llevar los siguientes accesorios, repuestos y herramientas:

1. Los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos, llevarán la siguiente dotación:

a) El dispositivo luminoso de preseñalización de peligro V-16.

b) Un chaleco certificado reflectante de alta visibilidad.

*En el caso de que se realicen funciones de vehículo piloto de protección y acompañamiento, se deberán llevar chalecos tanto para el conductor como para cada uno de los miembros del personal auxiliar.*

c) Una rueda completa de repuesto o una rueda de uso temporal, con las herramientas necesarias para el cambio de ruedas, o un sistema alternativo al cambio de las mismas que ofrezca suficientes garantías para la movilidad del vehículo. En estos casos se circulará respetando las limitaciones propias de cada alternativa.

2. Los autobuses, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, y los conjuntos de vehículos no especiales, deberán llevar, además de la dotación que se establece en el apartado 1 a) y b), un equipo homologado de extinción de incendios, adecuado y en condiciones de uso.

<sup>2106</sup> El art. 5 del RGV aprobado por Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, por el que se establecen las normas para aplicación de Directivas comunitarias relativas a la homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques y sus partes y piezas. En el caso de las bicicletas es el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas. Este Decreto ha sido modificado en su Anexo IV por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

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

*También hay que tener en cuenta el Reglamento UE 168/2013, en vigor en España desde el 01.01.2016 relativo a las homologaciones y certificaciones para ciclomotores (este reglamento los convirtió en vehículos de motor), triciclos y cuatriciclos a motor (también son vehículos de motor), motocicletas y vehículos asimilados a motocicletas.*

*Las homologaciones las otorga el Ministerio de Industria tras comprobar que se cumplen los requisitos técnicos.*

<sup>2107</sup> La inspección técnica unitaria previa a la matriculación consiste en la comprobación de que las características técnicas del vehículo respondan a la reglamentación de seguridad exigible con arreglo a los Reales Decretos 2028/1986 y 750/2010 y a las disposiciones que los desarrollan. Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

vehículos han de ser identificables<sup>2108</sup>, ostentando grabados o troquelados, de forma legible e indeleble<sup>2109</sup>, las marcas y contraseñas que reglamentariamente<sup>2110</sup> sean exigibles con objeto de individualizarlos<sup>2111</sup>, autentificar su fabricación y especificar su empleo o posterior acoplamiento de elementos importantes.

2. **Los vehículos a motor, los ciclomotores y los remolques de masa máxima autorizada superior<sup>2112</sup> a la que reglamentariamente se determine, tendrán documentadas sus características técnicas esenciales en la tarjeta de inspección técnica<sup>2113</sup>, en la que se harán constar las reformas<sup>2114</sup> que se autoricen<sup>2115</sup> y la verificación de su estado de servicio y mantenimiento en los términos que reglamentariamente se determine<sup>2116</sup>.**

## **Artículo 68. Matrículas<sup>2117</sup>.**

<sup>2108</sup> Al no volver a excluir a ciclos y vehículos de tracción animal, estos tendrían que ser identificables en todos los casos.

<sup>2109</sup> El DLE indica que su significado es "que no se puede borrar o quitar". Debiera añadir "en condiciones normales de uso" ya que todos sabemos que los ladrones de vehículos las "borran" (o "alteran") para colocar una nueva numeración.

<sup>2110</sup> Anexo XI (señales en los vehículos) del Reglamento General de Vehículos.

<sup>2111</sup> Desde 1981, todos los vehículos europeos y norteamericanos incorporan un número de bastidor (o VIN-Vehicle Identification Number) único de 17 caracteres. El número de bastidor tiene muchas aplicaciones importantes, entre ellas revelar datos sobre el historial del vehículo. El número de chasis tiene otros usos importantes. Por ejemplo, los talleres de servicio utilizan el VIN para identificar el motor y los sistemas de transmisión y frenado instalados por el fabricante para poder llevar a cabo correctamente el mantenimiento. Las fuerzas de seguridad utilizan el número de bastidor para identificar y recuperar vehículos robados y sus piezas. Los fabricantes de automoción utilizan el número de bastidor cuando deciden retirar determinados productos por motivos de seguridad. En las bicicletas el número de bastidor está situado generalmente debajo de la caja de pedales.

<sup>2112</sup> Los remolques >750 kg. Artículo 25 RGV. Sin embargo, el artículo 9.5) del RGV, contradice esta afirmación, al señalar que "los remolques ligeros estarán dotados de una tarjeta de inspección técnica".

<sup>2113</sup> El modelo y las especificaciones de la Tarjeta ITV están contemplados en el Anexo XI del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio (BOE núm. 153, de 24 de junio). Este último Decreto ha sido modificado por el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

La nueva tarjeta electrónica figura en el Real Decreto 667/2015, de 17 de julio (BOE núm. 171, de 18 de julio).

<sup>2114</sup> No solo se hacen constar las reformas. El "**Manual de Reformas en los vehículos**", editado por el Ministerio de Industria, cuya última corrección es de mayo de 2020, con entrada en vigor el 24.10.2020, no considera reformas "la instalación de faros de trabajo, los rotativos o destellantes propios de la señalización luminosa específica para servicios especiales o propios de vehículos prioritarios, vehículos especiales, así como la desinstalación de faros adicionales de largo alcance, faros antiniebla opcionales y cualquier otro dispositivo no obligatorio, anotándose mediante diligencia". Con lo que vemos que, aunque no se considere reforma tiene que anotarse.

Señala igualmente que la instalación de las señales V-23 (distintivo de vehículos de transporte de mercancías) y V-2 (vehículo-obstáculo en la vía), no se considerará reforma.

<sup>2115</sup> Artículo 7.1) RGCir y Art. 7.2) del RGV. No todas las reformas se tienen que autorizar ya que muchas no implican ninguna modificación de los datos que figuran en la tarjeta ITV del vehículo. Las que se tienen que autorizar figuran en el ya citado "**Manual de Reforma de Vehículos**". Las Estaciones ITV cuentan con una "**Guía interpretativa del Manual de Reformas en vehículos**" para conocer en detalle cuando hay que autorizar una reforma.

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

<sup>2116</sup> Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos. Véase también el artículo 14 y el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, que se ocupan de las masas y dimensiones de los vehículos.

<sup>2117</sup> Los modelos de matrículas figuran en el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos y se consideran un documento de carácter oficial. El art. 26 del Código Penal señala: "A los efectos de este Código se considera documento todo soporte material que exprese o incorpore datos, hechos o narraciones con eficacia probatoria o cualquier otro tipo de relevancia jurídica".

- 1. Para poner en circulación vehículos a motor<sup>2118</sup>, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine<sup>2119</sup>, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula<sup>2120</sup> con los caracteres<sup>2121</sup> que se les**

---

*En tal definición han de entenderse comprendidas las placas de matrícula de un vehículo automóvil, pues no cabe duda de que en las mismas concurren las normas exigidas por el concepto legal: son soportes materiales que incorporan datos con relevancia jurídica.*

*Esto también lo ha ido confirmando la jurisprudencia (SSTS de 16 de diciembre de 1987, 16 de mayo de 1990, 18 de enero de 1991, 20 de marzo de 1992 y 10 de noviembre de 1993) para estos documentos: proviene de las Administraciones Públicas para la satisfacción de necesidades administrativas públicas, como es la regulación y ordenación del tráfico rodado.*

*La Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modificó el Anexo XVIII (Placas de matrícula) del RGV ha establecido que las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, deben tener el fondo retroreflectante de color azul y los caracteres tienen que ir pintados en color blanco mate. Se otorgó a sus titulares un año de plazo para adaptarse a la nueva regulación.*

*<sup>2118</sup> Se echa de menos que no estén reguladas en el Reglamento General de Vehículos las matrículas reservadas o las de la Casa Real. En ambos casos estos vehículos tienen otro juego de matrículas originales para que puedan ser vendidos cuando dejen de prestar servicio.*

*También sería interesante que se hiciese referencia a los vehículos de los agentes diplomáticos, consulares y al personal de la OTAN.*

*Véase el Convenio sobre Relaciones Diplomáticas firmado en Viena el día 18 de abril de 1961 (BOE núm. 21, de 24 de enero de 1968). El art. 31 del Convenio indica que “el agente diplomático gozará de inmunidad de la jurisdicción penal del Estado receptor. Gozará también de inmunidad de su jurisdicción civil y administrativa, ...”. Eso supone que no tendrían que pagar las multas de tráfico, pero el Ministerio de Asuntos Exteriores en su “Guía práctica para el Cuerpo Diplomático acreditado en España” (Madrid, 2010) “espera que las multas que puedan ser impuestas por infracción de las normas de tráfico sean satisfechas por las Misiones Diplomáticas y Organismos Internacionales acreditados en España, así como por su personal. En caso de discrepancia (de fondo o de forma) con la notificación cursada por la autoridad competente, se recomienda la utilización de los recursos que la legislación permite, en tiempo y forma”.*

*Véase el Convenio de Viena sobre Relaciones Consulares de 24 de abril de 1963 (BOE núm. 56, de 6 de marzo de 1970).*

*Respecto al personal de la OTAN debe verse la “Aplicación Provisional del Acuerdo entre el Reino de España y la Organización del Tratado del Atlántico Norte, representada por el Cuartel General Supremo de las Potencias Aliadas en Europa, relativo a las condiciones especiales aplicables al establecimiento y explotación en territorio español de un Cuartel General Militar Internacional, hecho en Madrid el 28 de febrero de 2000” (BOE núm. 117, de 16 de mayo).*

*<sup>2119</sup> >750 kg.*

*<sup>2120</sup> El Real Decreto 2100/76, de 10 de agosto, regula la autorización y el control por las Jefaturas Provinciales de Tráfico de los establecimientos expendedores de placas de matrícula, que deberán llevar un libro registro, diligenciado por aquellos organismos, en los que están obligados a reseñar la identidad del comprador de las placas y los datos del titular del vehículo (art. 2.2).*

*<sup>2121</sup> No se le asignan sólo caracteres, sino también un tamaño, como sucede con los ciclomotores o las motos de trial y enduro. La instrucción de la DGT 11/V-87 permite que todo vehículo cuya matrícula tenga siglas provinciales pueda obtener un duplicado de su placa o placas de matrícula, conforme al modelo vigente con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden de 15.09.2000 que modificó el Anexo XVIII del Reglamento General de Vehículos.*

**asigne**<sup>2122</sup> del modo<sup>2123</sup> que se establezca<sup>2124</sup>. **Esta obligación será exigida a los ciclomotores en los términos que reglamentariamente se determine**<sup>2125</sup>.

<sup>2122</sup> Se ven vehículos de la grúa municipal o de servicio en carretera que llevan 3 matrículas, una delante, otra atrás y otra más detrás en la parte alta de la cabina. Esta última está pensada para que se pueda ver cuando la de atrás está tapada por el vehículo que se remolca, sin embargo, el reglamento de vehículos no permite esta posibilidad ya que solo permite dos placas de matrícula. (Anexo I. 3.1 del RGV).

<sup>2123</sup> En España todavía no se permiten las matrículas personalizadas, aunque seguramente se permitirán en los próximos años. En Europa hay países como Bélgica o Andorra que las permiten. En algunos países suponen un ingreso adicional para las arcas públicas ya que las tasas de matriculación son superiores. En Dubai, por ejemplo, se subastan y la revista Autofácil informó en su edición de 10.06.2016 que Arif Ahmad Al Zarouni, un jeque de los Emiratos Árabes Unidos, pagó 4,3 millones de euros en una subasta para hacerse con la matrícula número 1 para su Paganí Huayra.

La letra E que figura en negro sobre un fondo blanco en un óvalo que se debe colocar en un vehículo español que salga fuera del Espacio Económico Europeo, fue asignada por las Naciones Unidas que elaboró y mantiene a través de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa los signos distintivos de los vehículos en circulación internacional. Tanto el Convenio de Ginebra de la ONU sobre circulación por carretera de 1949 como la Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 exigen esos distintivos en la circulación internacional. En Europa la matrícula europea es suficiente para circular por el Espacio Económico Europeo.

<sup>2124</sup> Falta "reglamentariamente". El 11 de agosto de 2015, el periódico digital "El Confidencial" comenta que se han empezado a multar vehículos con "matrículas independentistas catalanas", en las que se sustituye la E de España por CAT y la bandera europea por el contorno de lo que denominan "países catalans". Comenta que mientras en Cataluña muchos "Mossos" hacen la vista gorda, la Guardia Civil ha recibido instrucciones de sancionar a los vehículos con este tipo de matrículas. Cuando este último cuerpo detiene a un coche con este tipo de matrícula, le sanciona por infringir el artículo 49 apartado 1 del Reglamento General de Vehículos, en el que se indica que: "Las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles, de acuerdo con la reglamentación que se recoge en el anexo I". Al tratarse, en la mayoría de los casos, de una pegatina que se coloca encima de la matrícula original, no procede denunciar al titular penalmente por falsificación de documento público.

También la colocación de una placa de matrícula de medidas inferiores a la reglamentaria se denunciaría por ese mismo artículo.

En el apartado 3 de ese artículo figura: "Asimismo, se prohíbe que en las partes anterior y posterior de los vehículos se coloquen placas complementarias no autorizadas o se fijen o pinten marcas o distintivos que por su forma, color y caracteres dificulten la legibilidad o puedan inducir a confusión con los caracteres reglamentarios de las placas de matrícula".

El artículo 76 del TRLTSV la considera una infracción grave: "o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, ..."

El artículo 49.1) RGV señala que "Las placas de matrícula deben corresponder a tipos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles, de acuerdo con la reglamentación que se recoge en el anexo I" y a continuación indica que el tamaño de las placas figura también en dicho Anexo.

Vistas de frente, las placas originales llevan troquelado en el centro del reborde superior el número de homologación, y en el centro del reborde lateral izquierdo llevan el "bordón" o número del manipulador.

La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, califica como infracción grave al artículo 49 del RGV "circular con el vehículo reseñado cuyas placas de matrícula no se corresponden a tipos homologados, teniendo unas dimensiones y caracteres distintos a los reglamentariamente establecidos". También se puede inmovilizar el coche, impidiendo el uso del vehículo hasta que se coloque la matrícula reglamentaria. Esa misma guía considera muy grave (art. 77.I TRLTSV) circular con un vehículo con el permiso temporal caducado.

La DGT en escrito directriz SGNR 13/05 informa que la instalación de matrículas reducidas tiene que estar justificada por razones objetivas y en ningún caso por consideraciones exclusivamente estéticas. Califica como infracción "Circular con placa de matrícula de dimensiones reducidas (340 X 110) cuando, por construcción, el emplazamiento está diseñado para placas de dimensiones normales (500 X 110) o (520 X 110 en placas con símbolo europeo).

En caso de llevar las placas de matrícula en lugar distintos al establecido, el titular podría ser denunciado administrativamente por el art. 25.1) RGV, por poner en circulación un vehículo a motor, remolque o semirremolque, sin llevar las placas de matrícula en la forma establecida reglamentariamente.

En otros países, la multa por alterar la matrícula también se ajusta a las posibilidades económicas del infractor. El *Abendzeitung*, un periódico bávaro, comenta el 27.08.2015 que un conductor fue sancionado con una multa de 1,65 millones de euros (30 días multa de 55.000 €), por sustituir su matrícula por una lámina adhesiva. Se tuvieron en cuenta sus ingresos y el hecho de que la lámina reflejaba la foto del radar impidiendo su lectura. En su recurso

2. <sup>2126</sup>Deben ser objeto de matriculación definitiva en España<sup>2127</sup> los vehículos a los que se refiere el apartado anterior, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España<sup>2128</sup> o que sean titulares de establecimientos situados en España<sup>2129</sup>. Reglamentariamente<sup>2130</sup> se establecerán los plazos, requisitos y condiciones para el cumplimiento de esta obligación y las posibles exenciones a la misma<sup>2131</sup>.

---

*el denunciado alegó que la matrícula la había cambiado por motivos ópticos y aerodinámicos, que era legible y que circular sin matrícula sólo suponía una multa de 60 €, sin pérdida de puntos.*

<sup>2125</sup> *La obligación de matricular el ciclomotor en la Jefatura Provincial de Tráfico surgió tras la aprobación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Ver el Capítulo I del Título IV de ese Reglamento y su Anexo XIII.*

<sup>2126</sup> *Este párrafo fue añadido por la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se pretende de esa forma que eviten pagar sanciones muchas veces al ser difícil contactar con ellos.*

<sup>2127</sup> *Hasta ahora, los extranjeros residentes sólo tenían las obligaciones tributarias fijadas en la Ley de Impuestos Especiales, pero al no matricular su vehículo en España conseguían dificultar o evitar ser sancionados o sometidos a controles.*

*Se desprende del artículo 68.2 del TRLTSV que ante incumplimientos en materia de matriculación de los plazos temporales reseñados en la Ley de Impuestos Especiales procede la correspondiente denuncia administrativa en materia de tráfico ante la carencia de la preceptiva autorización administrativa para circular. Ahora bien, la Disposición Transitoria Primera establece que no será efectivo lo dispuesto en el artículo 68.2 en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos hasta que se proceda a regular reglamentariamente aquellos aspectos que permitan su aplicación.*

<sup>2128</sup> *La agencia tributaria (a efectos de pago del IEDMT), así como la DGT, (para la matriculación) da por válido como residencia, el empadronamiento en un municipio, en consonancia con la Ley 7/1985 RBRL, la cual en su artículo 16.1 manifiesta que los datos del padrón constituyen prueba de residencia en el municipio, teniendo las certificaciones que se expiden la consideración de documentos públicos y fehacientes para todos los efectos administrativos.*

<sup>2129</sup> *Si el titular de un vehículo del Espacio Económico Europeo va a residir en otro país de ese mismo Espacio durante un período inferior a seis meses y mantiene la residencia habitual en otro país, no tiene obligación de matricular el vehículo ni de pagar impuestos en ese país: seguirá matriculado en tu país de residencia. Pero, en ese caso, no podrá prestarlo ni alquilarlo a residentes de ese país. Solo podrán conducirlo si va él también en el vehículo. En cambio, sí podrá prestárselo a amigos o familiares que vengán a visitarlo, siempre y cuando no sean residentes del nuevo país. Si la estancia en otro país es superior a seis meses, deberá cambiar la residencia a ese país y tendrá que matricular el vehículo allí.*

*Si el titular está en otro país sólo por motivos de estudio, puede conducir el coche sin necesidad de matricularlo o de pagar impuestos, mientras esté matriculado en un centro educativo del país.*

<sup>2130</sup> *En el caso de los conductores que vienen a residir a España, la Ley 38/92, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, en el artículo 65.1.d y en la disposición adicional primera, señala que el plazo de matriculación para un vehículo usado **por un residente** en nuestro país es de 30 días desde el inicio de su utilización en España y de 60 si es por cambio de residencia del titular (extranjero de la UE con vehículo de su país que se viene a residir a España). En cuanto a la denuncia por tráfico se pueden aplicar o el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos por carecer de la autorización administrativa para circular o por el 42 del mismo Reglamento por no haber solicitado la matriculación temporal del vehículo, ya que es un paso previo antes de obtener la definitiva. En ese caso se inmoviliza el vehículo y se pone a disposición de aduanas y no sale del depósito hasta que no disponga de las placas verdes.*

<sup>2131</sup> *No está muy claro cómo se debe actuar con los vehículos extranjeros que circulan con placas temporales. Desgraciadamente no existe una legislación europea en ese sentido, pero la Comunicación Interpretativa (2007/C68/04) sobre los procedimientos de matriculación de vehículos procedentes de otro Estado miembro (texto pertinente a efectos del EEE), y algunas sentencias del TJUE tratan del tema de la validez dentro de Europa con mucha flexibilidad, estimando que únicamente podría prohibirse la circulación al amparo de placas de matrícula temporales en base a lo dispuesto en el artículo 36 del TFUE (por razones de orden público, moralidad y seguridad públicas, protección de la salud y vida de las personas y animales, preservación de los vegetales, protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico nacional o protección de la propiedad industrial y comercial), en virtud del principio de libre circulación de mercancías en el interior de la Unión Europea.*

**3. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación<sup>2132</sup> podrá conceder permisos de circulación temporales y provisionales<sup>2133</sup>, en los términos que se determine reglamentariamente<sup>2134</sup>.**

<sup>2135</sup> (Registro de bicicletas).

## **CAPÍTULO IV**

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

### **Artículo 69. Nulidad y lesividad.**

**Las autorizaciones administrativas reguladas en este título podrán ser objeto de declaración de nulidad<sup>2136</sup> o lesividad<sup>2137</sup> cuando concorra alguno de los supuestos previstos y de acuerdo con el procedimiento regulado en la normativa sobre procedimiento administrativo común<sup>2138</sup>.**

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

---

<sup>2132</sup> El Jefe o la Jefa Provincial de Tráfico.

<sup>2133</sup> Son las placas verdes y rojas contempladas en el Reglamento General de Vehículos en los art. 42 al 48.

<sup>2134</sup> Instrucción de la DGT 14/V-107, de 22 de octubre de 2014, sobre “Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo”.

<sup>2135</sup> Las bicicletas al carecer de matrícula son muy fáciles de sustraer y por ello se ha creado el registro voluntario de bicicletas “Biciregistro.es” válido en todo el territorio nacional que es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos.

Debían estar troqueladas con un número de chasis numerosas piezas de la bicicleta ya que los ladrones tratan muchas veces de venderlas despiezadas.

En Cataluña, los Mossos cuentan con una página web en la que figura un registro en el que introducen los números de bastidor de las bicicletas que hayan sido denunciadas como robadas, por lo que al usuario le basta con introducir ese número en el buscador para detectar si se trata de un vehículo sustraído. Mediante este servicio web se puede comprobar, con el número de cuadro (grabado por el fabricante) o bien, con el número de uno de los registros de bicicletas existentes (marcado en la bicicleta).

<sup>2136</sup> La mayoría de solicitudes de revisión de oficio de sanciones suele venir referido a casos en que se aduce la nulidad de la Resolución por falta de notificación (problemas edictales, acuses de recibo, etc.). Sin embargo, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 17 de Julio de 2013 (rec. 472/2012) referida a sanciones de tráfico- deja claro que la falta de notificación afecta a la “eficacia” pero no a la “validez” y por tanto queda fuera de los vicios de nulidad de pleno derecho. O sea, que no prosperará la revisión de oficio. Dice la Sentencia: “la eventual falta de notificación, o la notificación irregular, de un determinado acto administrativo, no afecta a su validez sino meramente a su eficacia (y al comienzo en su caso, de los plazos para impugnarlo)”.

<sup>2137</sup> La Administración no puede anular un acto anulable, sino que tiene que declarar su lesividad y ser la Jurisdicción contencioso-administrativa la que lo anule. Ley 29/1998, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa dispone en su artículo 71 que “Cuando la sentencia estimase el recurso contencioso-administrativo: a) Declarará no ser conforme a Derecho y, en su caso, anulará total o parcialmente la disposición o acto recurrido o dispondrá que cese o se modifique la actuación impugnada”.

<sup>2138</sup> Artículos 47 (Nulidad de pleno derecho), 48 (Anulabilidad), 107 (Declaración de lesividad de actos anulables) y 111 (Competencia para la revisión de oficio de las disposiciones y de actos nulos y anulables en la Administración General del Estado) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre (BOE núm. 236, de 2 de octubre), del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo anterior, **la vigencia<sup>2139</sup> de las autorizaciones administrativas reguladas en este título estará subordinada a que se mantengan los requisitos<sup>2140</sup> exigidos para su otorgamiento<sup>2141</sup>.**
2. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico **podrá declarar la pérdida de vigencia<sup>2142</sup> de las autorizaciones<sup>2143</sup> reguladas en este título cuando se acredite<sup>2144</sup> la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su autorización<sup>2145</sup>.**

<sup>2139</sup> Este apartado es categórico al señalar que, si se pierden los requisitos exigidos para el otorgamiento de un permiso o licencia de conducción, esa autorización carece de vigencia. No es requisito imprescindible que la Jefatura Central de Tráfico declare la pérdida de vigencia. Así si un conductor queda sin la vista de un ojo, las condiciones han variado y la persona debiera dejar de conducir hasta que se someta a un nuevo examen psicofísico. El párrafo siguiente informa que la Jefatura Central de Tráfico actúa cuando se entera, pero si una persona tiene un accidente sin haber declarado las variaciones psicofísicas, la compañía de seguros va alegar que el permiso ya no era válido, y también sería denunciada administrativamente si el agente percibiese la modificación física o psíquica sufrida por esa persona.

<sup>2140</sup> Los requisitos van variando por diversos motivos. Así Real Decreto 2272/1985, de 4 de diciembre (derogado por el RD 170/2010, de 19 de febrero), por el que se determinan las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos y por el que se regulan los centros de reconocimiento destinados a verificarlas, exigía en su Anexo I que los conductores obligados a usar gafas o lentillas durante la conducción debían llevar gafas de repuesto y el Reglamento de Conductores de 1997 suprimió esa obligación en su Anexo IV. Sin embargo, numerosas páginas web extranjeras siguen informando que en España hay que llevar unas gafas de repuesto en el vehículo.

Debe tenerse en cuenta que, en caso de conducir, por ejemplo, con la vista deteriorada sin haber hecho la revisión correspondiente para que fuese anotado el código correspondiente en el permiso puede suponer que el seguro no cubra la responsabilidad civil en caso de accidente.

En otros países, como es el caso de Bélgica, es obligatorio llevar un extintor y que esté a mano del conductor.

<sup>2141</sup> En algunas autorizaciones los requisitos no se pueden alterar como por ejemplo en una autoescuela donde tiene que haber siempre un profesor, un vehículo y un director, pero en el caso de los conductores los requisitos pueden variar y sin embargo no suponer la pérdida de vigencia. Así sucede en el caso de un conductor que pierde una mano, acude a un psicotécnico y luego a la Jefatura Provincial que le realiza una prueba de conducción y señala las adaptaciones que debe realizar al vehículo y/o la persona y los códigos que deben figurar en el permiso, pero en todo este proceso nunca se declaró la pérdida de vigencia.

<sup>2142</sup> En este apartado la Ley ya no es tan categórica y en vez de señalar “quedará subordinada” suaviza su contenido e indica “podrá declarar la pérdida de vigencia”.

En su redacción originaria antes de la reforma efectuada por la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, este artículo utilizaba el concepto de “revocación”. Sin embargo, esta modalidad de revocación no se adecuaba al régimen jurídico de revocación que contemplaba el art. 105.1 de la Ley 30/1992 LRJPAC se refería a actos de gravamen o desfavorables para los interesados, carácter que no corresponde a las autorizaciones para conducir por su naturaleza favorable para su titular.

<sup>2143</sup> Está mal redactado ya que debía limitarse a la autorización administrativa para conducir.

<sup>2144</sup> La “acreditación” sólo se puede constatar cuando se conduce, es decir, si una persona pierde una mano no es sancionada por no acudir a un psicotécnico para renovar el permiso con las nuevas limitaciones en el vehículo, ya que puede no volver a conducir nunca, pero si conduce sin renovar el permiso y es parada por los agentes de tráfico, sería sancionada al no figurar las limitaciones en el mismo.

Si los agentes detienen a un vehículo y su conductor, por ejemplo, no lleva gafas o lentillas cuando en su permiso figura que debe llevarlas sería sancionado pero el conductor, si es el caso, puede alegar que ya no las necesita más ya que fue operado recientemente y si ese período fue inferior a 15 días no tendría que pagar la multa ya que el artículo 10 del RGCond señala que “Cualquier variación de los datos que figuran en el permiso o licencia de conducción, así como la del domicilio de su titular, deberá ser comunicada por éste dentro del plazo de quince días, contados desde la fecha en que se produzca, a la Jefatura Provincial de Tráfico”.

Si transcurriesen más de 15 días entonces tendría que pagar la sanción por no comunicar la variación de los datos, pero no por no llevar gafas.

<sup>2145</sup> El periódico “El País” en su edición de 19.09.2010 ya alertaba de que los conductores de más de 70 años representaban el 11% de los conductores y el 13% de los muertos. Las autoridades de tráfico están incrementando los controles sobre los conductores mayores para, que en caso de que cometan infracciones graves o muestren síntomas de desorientación, tengan que ir a un tribunal médico que dictamine si están en condiciones de seguir

Para acordar la pérdida de vigencia, la **Administración deberá notificar la presunta carencia del requisito exigido al interesado**, a quien se le concederá la facultad de acreditar su existencia en los términos que reglamentariamente se determine.<sup>2146</sup>

- 3. El titular de una autorización cuya pérdida de vigencia haya sido declarada**, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, **podrá obtenerla de nuevo siguiendo el procedimiento, superando las pruebas y acreditando los requisitos** que reglamentariamente<sup>2147</sup> se determinen.

<sup>2148</sup> (Pérdida de vigencia solicitada por un familiar o un amigo).

## **Artículo 71. Pérdida de vigencia por pérdida del crédito<sup>2149</sup> de puntos<sup>2150</sup> y obtención de un nuevo permiso o licencia de conducción.**

---

*conduciendo. Se están poniendo muchas señales de entrada prohibida en las salidas de autovías y autopistas y sería conveniente que también se encontrasen estas personas mayores con flechas dibujadas en el suelo dirigidas hacia ellos para que percibiesen aún con más claridad que se están equivocando de sentido de acceso.*

<sup>2146</sup> Véanse los artículos 35, 36 y 37 del Reglamento General de Conductores.

<sup>2147</sup> Art. 36 del Reglamento General de Conductores.

<sup>2148</sup> Si un familiar o un amigo está preocupado porque estima que un conductor ha dejado de poseer las aptitudes psicofísicas para conducir debe dirigir un escrito al Jefe Provincial de Tráfico explicando el caso. No obstante, antes de adoptar la medida de retirar el permiso, la JPT ofrecerá al afectado la oportunidad de acreditar que mantiene las condiciones psicofísicas necesarias mediante el oportuno reconocimiento médico en los servicios sanitarios de su Comunidad.

*Lo que no prevé la legislación es la inmovilización del vehículo de una persona que ha perdido sus condiciones psicofísicas y a la que se le ha retirado el permiso de conducción. No se hace porque ese vehículo puede ser conducido por una persona que no es su titular, pero se corre el riesgo de que el titular siga conduciendo aunque carezca de permiso.*

*Sería importante que la ley reflejase esta posibilidad de retirada del permiso y el procedimiento para hacerlo.*

<sup>2149</sup> Aunque las infracciones suelen ser universales, nos encontramos con países que aportan nuevos motivos para deducir puntos del permiso. Así, desde el 19.10.2017, en Egipto se descuentan 4 puntos al conductor particular que enseñe a una persona y 5 puntos a aquel conductor que cometa actos indecentes mientras conduce, además en estos dos casos se procederá también la suspensión del permiso.

*En otros lugares como en Nueva Gales del Sur, en Australia, se permite que una vez que se pierden los 13 puntos que allí se pueden tener como máximo, se puede solicitar un permiso de buena conducta que cuenta con dos puntos y una validez de un año. Si se pierden esos puntos entonces el tiempo de espera para volver a conducir es del doble del previsto al perder los 13 puntos. Viene a ser una segunda oportunidad.*

<sup>2150</sup> La Instrucción de la DGT 12/C-105, de 22 de mayo de 2012, sobre "Pérdida de vigencia por la pérdida de la totalidad de los puntos asignados", en su apartado 3 (Reglas para la asignación de competencia), dispone: "El artículo 37.3 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, establece que la competencia para declarar la pérdida de vigencia por la pérdida total de los puntos asignados, corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia del domicilio del titular de la autorización administrativa. La asignación de la competencia se produce en el momento en que se constata en el Registro de Conductores e Infractores la pérdida de la totalidad de los puntos asignados, y la Jefatura Provincial de Tráfico que inicie el procedimiento será la competente hasta su terminación, aún en el caso de que haya un cambio de domicilio del interesado"

*Por otra parte, el apartado 6 de la citada Instrucción (Ejecución de sentencia cuando el interesado ha obtenido una nueva autorización administrativa para conducir) establece: "En algunas ocasiones hay que ejecutar sentencias de los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo que estiman el recurso interpuesto por el interesado por sanciones que han servido de presupuesto a una declaración de pérdida de vigencia, y cuyo fallo se conoce cuando el interesado, por el tiempo transcurrido, ha obtenido ya una nueva autorización administrativa para conducir.*

*En estos casos, la ejecución de la sentencia no debe llevarse a cabo de manera que deje al interesado en peor situación de la que tiene en ese momento. Por ello, la Jefatura Provincial de Tráfico examinará, en cada caso concreto, la situación que tiene en el Registro de Conductores e Infractores en ese momento y la que resultaría de proceder a la ejecución dando de baja la sanción, revocando la pérdida de vigencia y dejando sin efecto la obtención del nuevo permiso.*

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico **declarará la pérdida de vigencia** del permiso o licencia de conducción **cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados**, como consecuencia de la aplicación del baremo recogido en los anexos II y IV. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Administración, en el plazo de quince días, **notificará al interesado<sup>2151</sup> el acuerdo por el que se declara la pérdida de vigencia<sup>2152</sup> de su permiso o licencia de conducción<sup>2153</sup>.**

---

*A la vista de ello, ejecutará la sentencia de la manera menos perjudicial para el interesado. En el supuesto de que se ejecute manteniendo su situación actual –derivada del nuevo permiso obtenido- la Jefatura enviará un oficio al interesado, de acuerdo con el modelo que se incorpora en el anexo I, comunicándole como ha ejecutado la sentencia, con indicación de que se ha hecho así para no dejarle en peor situación de la que tiene en ese momento, así como de la situación en la que hubiera quedado de ejecutarla de otra forma”.*

<sup>2151</sup> *Puede darse el caso de que el conductor desconozca que circula con un permiso sin puntos. El Tribunal Superior de Canarias consideró que no se había acreditado que un conductor acusado de circular sin puntos desconociera que estaba cometiendo este delito, al no habersele notificado personalmente la pérdida de puntos. Anteriormente, el Juzgado de lo Penal núm. 1 de Las Palmas había dictado sentencia en la que se condenaba al acusado por el delito del art. 384.1 CP al haber conducido un vehículo a motor a pesar de que había perdido todos los puntos de su permiso. La defensa formuló apelación, que fue resuelta por la sección 2ª de la Audiencia Provincial de Las Palmas en sentencia núm. 222/2020, de 5 de octubre, en la cual revocó la sentencia de instancia, absolviendo al acusado del referido delito.*

*El Tribunal se basó en que “no hubo notificación personal y no se practicó ninguna otra prueba sobre dicho conocimiento por parte del imputado, concluyendo que, al faltar el dolo, no se cometió el delito, si bien no es tanto la comprobación de si una notificación se ha hecho conforme a las normas que la describen, sino si el particular a quién va referida ha tenido conocimiento de su contenido”*

*Así, por un lado, de la prueba que se practicó en el juicio, se acreditó que no hubo una notificación personal por parte de la Administración de que el permiso había perdido su vigencia (desde el punto de vista del procedimiento administrativo, dicha notificación es obligada). A tal efecto, la sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas cita el contenido de la sentencia nº. 85/2014, de 20 de febrero, de la Sección 6ª de la Audiencia Provincial de Madrid, en la cual se postuló que “mientras no se produzca tal notificación por parte de la Administración de que el permiso ha perdido su vigencia, la conducción con el crédito del permiso por puntos agotado no es constitutiva de delito, ni tampoco de una infracción administrativa”.*

*En todo caso, el Tribunal canario matiza que, si la acusación hubiera acreditado en el juicio que, a pesar de no habersele notificado, el acusado conocía por otra vía que ya no ostentaba los puntos, entonces sí hubiera incurrido en el mencionado delito. Pero, como este extremo no se probó, procedió a acordar la absolución. Ésta vino fundamentada en un error de tipo: desconocimiento que cuando condujo ya no tenía ninguno de los puntos.*

<sup>2152</sup> *Algún conductor para retrasar la pérdida de vigencia, al llegar el cartero a su casa con la comunicación de la JPT, evita abrirle para no darse por notificado. De esa forma no se produce la entrega, y el cartero deja un aviso en el buzón para recogerlo en la oficina indicada, permaneciendo durante quince días en lista y hasta ese momento no se completa la notificación. Luego se publica en el BOE. Es cierto que de esta manera gana unos días, pero también retrasa la recuperación del permiso.*

<sup>2153</sup> *La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece en su artículo 40, que se ocupa de las notificaciones: “1. El órgano que dicte las resoluciones y actos administrativos los notificará a los interesados cuyos derechos e intereses sean afectados por aquéllos, en los términos previstos en los artículos siguientes.*

*2. Toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado, y deberá contener el texto íntegro de la resolución, con indicación de si pone fin o no a la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan, en su caso, en vía administrativa y judicial, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente.*

*3. Las notificaciones que, conteniendo el texto íntegro del acto, omitiesen alguno de los demás requisitos previstos en el apartado anterior, surtirán efecto a partir de la fecha en que el interesado realice actuaciones que supongan el conocimiento del contenido y alcance de la resolución o acto objeto de la notificación, o interponga cualquier recurso que proceda.*

*4. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, y a los solos efectos de entender cumplida la obligación de notificar dentro del plazo máximo de duración de los procedimientos, será suficiente la notificación que contenga, cuando menos, el texto íntegro de la resolución, así como el intento de notificación debidamente acreditado”.*

En este caso, **su titular no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducción hasta transcurridos seis meses** desde la notificación del acuerdo. **Este plazo se reducirá a tres meses en el caso de conductores profesionales**<sup>2154</sup>.

**Si durante los tres años siguientes a la obtención del nuevo permiso o licencia de conducción fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducción hasta transcurridos doce meses** desde la notificación del acuerdo. **Este plazo se reducirá a seis meses en el caso de conductores profesionales**<sup>2155</sup>.

2. El titular de un permiso o licencia de conducción **cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducción de la misma clase de la que era titular**<sup>2156</sup>, transcurridos los plazos señalados en el apartado anterior, **previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas** que reglamentariamente se determinen.
3. Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán la duración, el contenido y los requisitos que se determinen por el Ministro del Interior<sup>2157</sup>.

**La duración de los cursos de sensibilización y reeducación vial**<sup>2158</sup> **será como máximo**<sup>2159</sup> **de 30 horas**<sup>2160</sup>, cuando se pretenda **obtener un nuevo permiso o licencia de conducción**<sup>2161</sup>.

## **Artículo 72. Suspensión cautelar.**

**En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas, se acordará la suspensión cautelar de la autorización en cuestión cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico**, en cuyo caso **la autoridad que conozca**<sup>2162</sup> **del procedimiento ordenará, mediante resolución motivada, la intervención inmediata de la autorización y la**

<sup>2154</sup> La definición de "conductor profesional" figura en el apartado 3 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>2155</sup> El "Codice della Strada" italiano en su artículo 218.2) permite la obtención de un permiso especial "por motivos de trabajo o necesidad improrrogable", como es la necesidad de atender una persona anciana o discapacitada. Se concede sólo para determinadas franjas horarias y un máximo de tres horas diarias, siempre que la pérdida de vigencia del permiso no sea debida a una infracción grave y la solicitud esté adecuadamente motivada y documentada.

<sup>2156</sup> Se le expide físicamente un nuevo permiso o licencia y en él se anota el código 106.5 para indicar que sustituye a otro que perdió su vigencia. Este nuevo permiso mantiene la antigüedad de la primera expedición. El código desaparece si se hace un duplicado o en la siguiente renovación del permiso.

<sup>2157</sup> Debía decir "dentro de los límites establecidos por esta Ley" ya que señala que la duración depende del Ministro del Interior y seguidamente le retira esa potestad. Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 190, de 10 de agosto).

<sup>2158</sup> Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 199, de 10 de agosto).

<sup>2159</sup> Es llamativo que en este tipo de cursos se señale un tiempo máximo y no un tiempo mínimo, teniendo en cuenta que hay gente de bastante edad a la que no le vendría mal que pudiese acudir más horas al Centro.

<sup>2160</sup> Esta misma Orden indica que los cursos de recuperación total tendrán una duración de 24 horas y tampoco indica si la duración es máxima o mínima. Sin embargo, vemos como este artículo los limita a una duración máxima de 30 horas.

<sup>2161</sup> Ver el Anexo III del TRLTSV.

<sup>2162</sup> Una expresión más accesible al público sería: "... que esté tramitando el procedimiento".

práctica de cuantas medidas<sup>2163</sup> sean necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma<sup>2164</sup>.

<sup>2163</sup> Ver artículos 36 RGCond, 51.4) del RGV y 56 de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que se ocupa de las "medidas provisionales" según el cual: "1. Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad. 2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda"

Por ello podemos definir **la suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir** como aquella declaración de voluntad de la Administración de carácter provisional, adoptada en un procedimiento de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia que tiene por finalidad preservar de forma inmediata la seguridad vial.

La suspensión cautelar de la autorización administrativa para conducir, durante el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia por pérdida de aptitudes psicofísicas, corresponde, con carácter exclusivo, al Jefe Provincial de Tráfico que, mediante resolución motivada sobre el grave riesgo para la seguridad vial o un perjuicio notorio para el interés público, ordenará la intervención inmediata de la autorización sobre la que recaiga dicha medida cautelar. A tal efecto, los agentes de la autoridad procederán a la intervención física del documento en el que se materializa la citada autorización, instante preciso en el que notificarán al interesado el acuerdo de la resolución. Conducir en esos casos teniendo intervenido el permiso es una infracción muy grave al art. 77k) del TRLTSV.

<sup>2164</sup> Las únicas medidas efectivas para impedir el efectivo ejercicio de la autorización son las penas de prisión que impliquen su entrada en un centro penitenciario. El Artículo 71 bis) que fue suprimido por la ley 18/2009 **indicaba** que cuando el agente de la autoridad comprobara que el conductor infractor o implicado en un accidente presentara, además, síntomas evidentes de haber perdido las condiciones físicas necesarias para conducir, podría intervenir de manera inmediata el permiso o la licencia de conducción, sin perjuicio de la iniciación del procedimiento para declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones, según lo dispuesto en el artículo 63 (anterior a la reforma) y, en su caso, de la iniciación del oportuno expediente sancionador, por lo que se deberá aplicar el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, artículos 34 al 39, **siendo potestad del Jefe Provincial de Tráfico** ordenar la intervención inmediata del permiso de conducción como medida provisional.

Esos artículos regulan el procedimiento que seguirá Tráfico para declarar la pérdida de vigencia o la suspensión cautelar del permiso o licencia, una vez recibida la copia de la denuncia y el informe motivado del agente.

En la Instrucción 04/S-72 de la DGT se indicaban los síntomas y motivos en que debía basarse el agente para la intervención del permiso o licencia. Si el agente encargado de la vigilancia del tráfico apreciaba alguno o algunos de dichos síntomas o motivos en el conductor, además de formular la correspondiente denuncia por la infracción o infracciones cometidas, se encontraba obligado a la intervención física del permiso, informando de forma cumplida y detallada al conductor de la razón de la intervención y del procedimiento que se seguiría. El agente tendría que hacer entrega al conductor de un recibo justificativo de la intervención que, junto a la denuncia y un informe del agente motivando la medida cautelar practicada, debería ser remitido con urgencia a la Jefatura Provincial de Tráfico, para la apertura del correspondiente procedimiento.

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado), en materia sancionadora, tal y como dice su exposición de motivos, revisó en profundidad el tema de las medidas provisionales y dejó de aparecer entre dichas medidas la posibilidad de que el agente procediese a la retirada del permiso de conducir cuando apreciase que se daban las circunstancias contempladas en el anterior artículo 71 bis.

Esta medida había sido introducida por la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, permitiendo la "medida provisional" de retirada física del permiso a un conductor infractor o implicado en un accidente con síntomas evidentes de haber perdido las condiciones físicas para conducir, pero no anuló el resto del procedimiento, es decir, se deberá denunciar por la infracción concreta cometida y se deberá remitir informe detallado del agente sobre el estado psicofísico del conductor. Sin embargo, ante una situación de grave riesgo se puede intervenir el permiso, ya que se estaría protegiendo el bien jurídico de la seguridad vial, privando al conductor de un derecho, el de seguir conduciendo.

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

1. El titular de un permiso o licencia de conducción que haya perdido su vigencia de acuerdo con lo previsto en el artículo 47 del Código Penal<sup>2165</sup>, al haber sido condenado por sentencia firme a la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a dos años, podrá obtener, una vez cumplida la condena, un permiso o licencia de conducción de la misma clase y con la misma antigüedad, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 71.2<sup>2166</sup> para la pérdida de vigencia de la autorización por la pérdida total de los puntos asignados.

El permiso que se obtenga dispondrá de un saldo<sup>2167</sup> de 8 puntos.

---

*Uno de los motivos de la intervención del permiso podría ser cuando el agente comprobase que la persona no está en condiciones de conducir durante cierto tiempo, como por ejemplo por tener una pierna o un brazo escayolado o inmovilizado.*

*Como se señaló, el agente, a pesar de que haya desaparecido esa medida provisional; por una cuestión de orden público, cuando el peligro sea realmente próximo y cierto, puede adoptar las medidas que considere oportunas para evitarlo. Luego tendrá que motivar bien, las razones que le han llevado a adoptar una medida de tal calibre, como es la intervención inmediata de un permiso.*

*El agente podría alegar lo que dispone el art. 12.4 del RGCir: "El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente", pero surge la duda de si sigue teniendo validez una vez que ha dejado de estar tipificada esa posibilidad en la propia Ley.*

*En materia de delitos si está impuesta de manera taxativa la retirada material del permiso por el artículo 794.2 de la LECrim, una vez que sea firme la sentencia: "En los casos en que se haya impuesto la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (estos últimos han pasado a ser vehículos de motor tras la aprobación del Reglamento UE 168/2013, en vigor en España desde 01/01/2016), el Secretario judicial procederá a la inmediata retirada del permiso y licencia habilitante, si tal medida no estuviera ya acordada, dejando unido el documento a los autos y remitirá mandamiento a la Jefatura Central de Tráfico para que lo deje sin efecto y no expida otro nuevo hasta la extinción de la condena".*

*Incluso la circular 10/11 pone el énfasis en que los fiscales se ocupen de asegurarse de cumplimiento de este artículo "Los Sres. Fiscales deben tener en cuenta que tanto en la privación cautelar como en la acordada en sentencia es obligado el cumplimiento de lo ordenado en el art 764 .4 in fine y 794.4 LECrim, procediéndose a la retirada material e inmediata del documento y comunicación al Registro de Conductores e Infractores".*

*Tras la sentencia de conformidad, el permiso de conducir se interviene, se une a los autos y se apercibe al condenado de que, en caso de conducción, incurre en el delito del art 384 inciso 2 CP. Simultáneamente se remite al Registro de Conductores e Infractores la fecha de la intervención y la condena impuesta. De este modo las conducciones punibles realizadas a partir de ese momento pueden ser detectadas por los terminales de la policía judicial de tráfico y comienza el cumplimiento efectivo de la pena.*

*Debiera indicarse que se regulará reglamentariamente como actuar cuando la persona privada del derecho a pilotar un vehículo quiere viajar a otro país y conducir en él, ya que en algunos países de destino no está privado de ese derecho.*

*El art. 15.2) RGCond señala que "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", por eso no podría utilizarlo en ningún país del Espacio Económico Europeo.*

*En los países en los que fuera necesario utilizar un permiso internacional complementando al nacional tampoco podría llevarse ya que España solo expide permisos internacionales a quienes tengan el permiso en vigor, tal como señala el art. 32 b y c) del Reglamento General de Conductores.*

<sup>2165</sup> Señala que la imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (debemos tener en cuenta que tanto el ciclomotor como el ciclo de motor han pasado a ser vehículos de motor tras la aprobación del Reglamento UE 168/201, en vigor en España desde 01/01/2016) inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia.

<sup>2166</sup> "... previa realización y superación con aprovechamiento de un curso de sensibilización y reeducación vial y posterior superación de las pruebas que reglamentariamente se determinen".

<sup>2167</sup> Debiera añadir "inicial".

2. Si la condena es igual o inferior a dos años<sup>2168</sup>, para volver a conducir únicamente deberá acreditar haber superado con aprovechamiento el curso de reeducación y sensibilización vial<sup>2169</sup> al que hace referencia el primer párrafo del artículo 71.2<sup>2170</sup>.

<sup>2171</sup> (*Fraccionamiento de la pena de privación del permiso de conducir*).

<sup>2168</sup> A diferencia del apartado anterior, no afecta al saldo de puntos del interesado, por lo que de nuevo le puede resultar más conveniente que una sanción administrativa que le suponga la pérdida de todos los puntos.

<sup>2169</sup> Con lo cual se libran de lo que más temen los alumnos de estos cursos, el examen en la Jefatura Provincial de Tráfico, lo que no deja de ser un premio a las conductas que provocan sanciones penales frente a las que ocasionan sanciones administrativas.

<sup>2170</sup> No existe ese primer párrafo en el art. 71.2, ya que ese apartado del artículo consta de un único párrafo.

<sup>2171</sup> Para poder pedir el fraccionamiento es necesario que haya delito, es decir, que un Juzgado de Instrucción o penal, en su caso, haya condenado a una persona por un delito del artículo 379.2 del Código Penal, que castiga conducir bajo la influencia de drogas o alcohol. Si la «condena» es administrativa, es decir, si se trata de una multa no se permite el **fraccionamiento**.

Pese a no existir una previsión específica al respecto en el Código Penal, jurisprudencialmente está reconocida la potestad discrecional de los Tribunales para conceder este privilegio o beneficio punitivo siempre y cuando la concesión del fraccionamiento no sea una resolución generalizada y el penado sea conductor profesional, Se exigen los siguientes requisitos:

**1. Conductor profesional.** El investigado por un delito contra la seguridad vial, concretamente por una alcoholemia, debe probar ante el Juez que su profesión depende de su vehículo: transportista, autónomo, comercial... Esta prueba puede consistir en mostrar su carnet profesional, un contrato de trabajo, la tarjeta de transporte correspondiente, etc. Asimismo, debe acreditar la imposibilidad de cambiar de puesto de trabajo en la empresa por otro que no requiera conducir.

El juzgado, sin pretenderlo, podría estar condenando al conductor adicionalmente a una pena laboral y debemos recordar que las penas deben ser lo más favorables al reo en lo que se refiere a su integración social.

Con esta documentación el conductor trata de acreditar las dramáticas consecuencias que tendría la retirada del permiso de conducir, pues puede suponerle el despido de la empresa con lo que ello implica sobre sus ingresos.

**2. Cargas familiares.** El investigado por alcoholemia debe demostrar que, si le quitan el permiso, las consecuencias las pagará toda su familia, por ello, es imprescindible que su sueldo sea el sustento de todo o gran parte del grupo familiar, que se utilice para el pago de la hipoteca, tarjetas de crédito, suministros de gas, luz, agua..., o también, en el caso de estar divorciado o separado, para hacer frente al pago mensual de una pensión de alimentos. Al condenar al conductor se podría estar condenando a toda la familia, menores incluidos.

Este requisito pretende probar que la retirada del permiso supondría probablemente el desencadenante de la apertura de otros procesos judiciales debido a la falta de ingresos. Por ejemplo, no podría pagar la hipoteca lo que puede significar que el banco inicie un proceso de ejecución hipotecaria, si está divorciado, su ex-mujer (o su ex-marido) puede reclamarle la pensión de sus hijos o denunciarle por impago de la misma (penado con penas que pueden llevar a la cárcel), etc.

**3. Propuesta de fraccionamiento.** Hay que esperar a la firmeza de la sentencia para poder solicitar el aplazamiento de la pena. Una vez abierta la fase de ejecución por el Juzgado Penal correspondiente (no por el Juzgado de Guardia donde se celebra el juicio rápido por alcoholemia), se ha de proceder a través del abogado a pedir o solicitar al Juez el aplazamiento de la pena presentándole, al mismo tiempo, un plan de fraccionamiento de la misma. Por ejemplo, propuesta de conducir tan solo los días laborables; calendario de fines de semana, puentes y vacaciones de los que disponga el penado -con días y fechas concretos-, en número suficiente para dar cumplimiento al periodo de privación del permiso que le ha sido impuesto, a los efectos de la correspondiente liquidación de la pena.

No todos los juzgados permiten el fraccionamiento temporal de la pena de privación del permiso de conducir. Algunas Audiencias Provinciales sí tienen un criterio favorable, ya que consideran que el Código Penal no prohíbe cumplir la pena a plazos y, por tanto, ha de permitirse. También opinan que cumplir la pena de retirada de manera íntegra e inmediata puede producir un daño económico muy considerable cuando su turismo/furgoneta/camión es su herramienta de trabajo.

Los fundamentos jurídicos de esta posibilidad en la ejecución de esta concreta pena se basan en:

-El silencio del Código Penal en esta cuestión.

-Una interpretación favorable al reo que se concreta en la conciliación entre la ejecución de la pena y la vida laboral (la privación del permiso de conducir llevaría aparejada una privación de ejercer su profesión u oficio al penado, que no le ha sido impuesta -pena laboral-)

Como precedentes jurisprudenciales sobre esta cuestión cabe citar, entre otros, las sentencias de AP Madrid, Sec. 17ª, 242/2009, de 9 de marzo y de AP Castellón, Sc. 2ª, 142/2009, de 4 de mayo.

## TÍTULO V

### Régimen sancionador

#### CAPÍTULO I

<sup>2172</sup>Infracciones<sup>2173</sup>

#### Artículo 74. Disposiciones generales.

**1. Las acciones u omisiones contrarias<sup>2174</sup> a esta ley<sup>2175</sup> tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma<sup>2176</sup>.**

*En Italia, si está previsto el fraccionamiento de una retirada administrativa del permiso. En el caso de que la tasa de alcohol constatada no resulte superior a 0,8 g por litro, al transgresor-conductor se le aplicaría una "simple" sanción administrativa que podría oscilar entre un mínimo de 544 € y un máximo de 2.174 € así como la suspensión del permiso de conducir de tres a seis meses, pero, al no ser delito, ningún Tribunal penal se ocupará del asunto. Si hubiese un nivel de alcoholemia superior al umbral mencionado, en este caso la sentencia penal se convertirá en una consecuencia ineludible.*

*La tasa de alcohol en sangre inferior a 0,8 g por litro - es la única hipótesis en la que es posible solicitar un permiso de conducción por motivos laborales, de duración limitada.*

*Para poder solicitar un permiso para poder seguir trabajando como conductor (o incluso de asistencia a discapacitados según la "Ley 104") tras la suspensión de su permiso de conducir deben coexistir las siguientes condiciones:*

- *La infracción cometida no puede haber implicado un accidente de tráfico.*
- *La solicitud a las autoridades administrativas-debidamente motivada- debe realizarse en el plazo perentorio de 5 días desde la pérdida de vigencia del permiso de conducir;*
- *El permiso sólo puede expedirse para determinadas franjas horarias;*
- *El permiso no puede tener una duración superior a tres horas diarias;*
- *El lugar de trabajo o el domicilio de la persona discapacitada no debe ser fácilmente accesible en transporte público;*
- *El permiso especial laboral sólo puede ser expedido una única vez.*

*Hay que recuperar (y con intereses) las horas de conducción.*

<sup>2172</sup> *Es lamentable que no se hayan puesto los puntos que se pierden al lado de cada infracción, ya que eso haría que los conductores fuesen más conscientes de las consecuencias negativas que para sus intereses implican sus conductas.*

<sup>2173</sup> *Encontramos infracciones relacionadas con el tráfico y con las conductas que ponen en peligro la seguridad vial (tanto de modo potencial como real), pero también con conductas relacionada con obligaciones, como sucede con el seguro del vehículo, que se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica e igualmente otras vinculadas a actividades que se producen dentro del tráfico como es el transporte de mercancías por carretera y la regulación de los tiempos de conducción y descanso.*

<sup>2174</sup> *Quedaría mejor si dijese "contrarias a lo dispuesto en esta ley". El art. 25 de C.E, obliga al legislador a regular por sí mismo los tipos de infracción administrativa y las sanciones correspondientes, en la medida necesaria para dar cumplimiento a la reserva de Ley. No es lícito, a partir de la Constitución, tipificar nuevas infracciones ni introducir nuevas sanciones o alterar el cuadro de las existentes por una norma reglamentaria cuyo contenido no esté suficientemente predeterminado o delimitado por otra de rango legal. (STC 42/1987, de 7 de abril). Es decir, en este caso se trataría de los reglamentos de desarrollo del TRLTSV.*

<sup>2175</sup> *La STS de 23 de enero de 1998, Sección Cuarta (rec. 5397/1992), exige la concurrencia de dolo o culpa; así, no se podría sancionar a quien se salta un semáforo porque es embestido por detrás por otro vehículo.*

*El Tribunal Constitucional ha señalado: «Este principio de culpabilidad rige también en materia de infracciones administrativas (...) en la medida en que la sanción de dicha infracción es una de las manifestaciones del "ius puniendi" del Estado» (STC 246/1991, de 19 de diciembre, o STC 76/1990, de 26 de abril).*

<sup>2176</sup> *La Ley debiera prever el "estado de necesidad" como eximente total o parcial de responsabilidad. Ese estado de necesidad se da en alguno de los siguientes casos:*

- *la necesidad de proteger a alguien de un daño; (por ejemplo, trasladar a un herido al hospital).*

## 2. Cuando las acciones u omisiones puedan constituir delitos<sup>2177</sup> tipificados en las leyes penales<sup>2178</sup>, se estará a lo dispuesto en el artículo 85<sup>2179</sup>.

- Incumplir la norma para evitar un daño grave (por ejemplo, subir a una acera para evitar atropellar a alguien).
- Necesidad grave personal (por ejemplo, operación de próstata con incontinencia).
- Desmayo por hipoglucemia o epilepsia, especialmente si no están diagnosticadas.

En esos casos el daño debe ser grave, debe referirse a una persona (y no, por ejemplo, al patrimonio) y el peligro debe ser "actual", es decir, no existe estado de necesidad si el daño ya se ha producido.

Véase lo dispuesto en el art. 29.3 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre el principio de proporcionalidad.

<sup>2177</sup> Vemos que el TRLTSV no se ocupa de los delitos contra la seguridad vial ya que estos delitos están contemplados en el Código Penal. En esos casos es de aplicación el art. 118 LECrim, que señala que se le comunicará a la persona que presuntamente ha cometido un delito, que tiene entre otros derechos los siguientes: a) a ser informado de los hechos que se le atribuyen; g) a guardar silencio y a no prestar declaración si no desea hacerlo, y a no contestar a alguna o algunas de las preguntas que se le formulen y h) a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.

<sup>2178</sup> Los agentes encargados de la vigilancia del tráfico califican como infracciones administrativas o delitos los actos de los usuarios de las vías que atentan contra la normativa vigente. Por ello las infracciones administrativas están relacionadas con los delitos contra la seguridad vial.

El Artículo 77 del TRLTSV, en sus apartados a) y c) se corresponde con el Artículo 379 CP (velocidad y drogas) y sus apartados e), f) y g) con los tipos recogidos en los artículos 380 y 381 CP (temeridad). Los ilícitos en ese artículo en su apartado k) se corresponden con el delito recogido en el Art. 384 CP, segundo párrafo, inciso último (conducir tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial o conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción). Finalmente, la infracción penal del Art. 385.1 CP está relacionada con las infracciones administrativas de los artículos 77n) y b) del TRLTSV.

Si el agente considera que un usuario de la vía ha cometido un delito realiza un atestado y lo envía al juzgado, si el juez considera que no hay motivo para ser considerado delito lo sobresee y envía el expediente a la Jefatura Provincial de Tráfico para que proceda a denunciar administrativamente al infractor salvo que se declare la inexistencia del hecho.

**Dada la complejidad de este apartado del artículo, al final del texto aparece un cuadro explicativo muy completo elaborado por Jordi Morales Dumanjó, Técnico en I+D de siniestros viales y Delegado de P(A)T en Girona.**

<sup>2179</sup> El art. 85 TRLTSV se ocupa de la actuación ante indicios de posible delito. El Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que a su vez incluyó las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado 3/2006 y 10/2011 que siguen siendo plenamente vigentes y que han pasado a integrarse en el CP con la reforma por la Ley Orgánica 2/2019 ha clarificado como se debe actuar en esos casos.

La sección primera de la Audiencia Provincial de Madrid en un auto de 23 de febrero de 2017, del que fue ponente D. Vicente Magro Servet, aclara qué circunstancias deben concurrir para que un accidente de tráfico derive a la vía penal, y para ello qué debe entenderse por imprudencia grave o menos grave.

Según este magistrado, para que en un accidente de tráfico se derive este hecho a la vía penal, deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber:

1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el TRLTSV.

2.- Que, además, según la conducta descrita existan lesiones que consten en los arts. 149 y 150 si la conducta es infracción grave, (art. 76) o lesiones que consten en los arts. 147.1, 149 o 150 CP si la conducta es infracción muy grave (art. 77) (ya que si fueran lesiones del art. 147.2 CP está despenalizado y habría que acudir a la vía civil, ya que el art. 147.2 solo sanciona actuaciones dolosas).

En el mismo se establece que: si se presenta una denuncia penal por un accidente de tráfico deben describirse con claridad estos dos conceptos para que el juez de instrucción acuerde incoar diligencias previas por delito, a saber:

1.- La conducta ocurrida como infractora.

2.- Las posibles lesiones.

En estos casos, en la denuncia se deberá especificar su inclusión bien en el art. 152.1 o en el art. 152.2 CP en base a la **conurrencia de la acción descrita como infracción (art. 76 y 77)** en el RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **y además que de esa infracción se derivan unas lesiones** que consten en los arts. 147.1, 149 o 150 que permiten encasillar el hecho como delictivo bien en el art. 152 CP. Si se tratase de homicidio imprudente habría que estar a lo dispuesto en el art. 142 CP.

### 3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

#### Artículo 75<sup>2180</sup>. Infracciones leves<sup>2181</sup>.

Son infracciones leves<sup>2182</sup> las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

a) Circular en una bicicleta<sup>2183</sup> sin hacer uso del alumbrado reglamentario<sup>2184</sup>.

---

El Dictamen 1/2021 de la Fiscalía de Sala Coordinadora de Seguridad Vial fija los criterios para la incoación de diligencias policiales y judiciales, en atención a los derechos de las víctimas de los siniestros viales. De ese dictamen emana el Oficio de 17.03.2021 de esa misma fiscalía que amplía los casos en los que las policías que desarrollan tareas de seguridad vial **deben hacer atestados** y no conformarse con informes "internos".

<sup>2180</sup> Las modificaciones en rojo entraron en vigor el 22.12.2021 mediante la Ley 18/2021.

<sup>2181</sup> En España pasamos en el TRLTSV de leves a graves (de acuerdo con la Base 8ª de la Ley de Bases sobre Tráfico de 1989), sin que existan infracciones medias o menos graves. En el Código Penal existen los delitos "menos graves".

<sup>2182</sup> Sólo hay dos infracciones leves tipificadas expresamente y se refieren a la circulación de bicicletas. El resto de las infracciones leves a las que va anudada una sanción se pueden ver en la Guía Codificada de Infracciones que actualiza regularmente la DGT y que es utilizada por los agentes de tráfico como ayuda para denunciar infracciones.

Por otra parte, esta Guía sirve de base para otras guías que publican otras administraciones. Así la Conserjería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía ha publicado una Guía Codificada de Infracciones a la Seguridad Vial Urbana basándose en esta guía.

Y aquí reside el peligro, ya que parafraseando al Conde de Romanones que popularizó la frase "Ustedes hagan la ley que yo haré el reglamento", la DGT puede decirle a los legisladores: "Ustedes indiquen las infracciones que yo haré la Guía Codificada" y es que ésta, es un arma formidable en manos de la Administración ya que no se conocen, con toda la claridad necesaria, los criterios que se aplican para que unas infracciones sean consideradas como leves, otras como graves y aún algunas como muy graves, ya que, además, en numerosas ocasiones se apartan de lo dispuesto en la Ley y los Reglamentos, e incluso se incluyen infracciones como graves o muy graves cuando tendrían que figurar como leves.

Téngase en cuenta que los agentes de circulación acuden continuamente a la Guía codificada con la creencia de que se ajustan a la Ley y a sus Reglamentos, y los ciudadanos, en caso de discrepancias entre la normativa y la Guía, se van a ver mucho más afectados por la Guía que por la literalidad de la normativa.

Así, por ejemplo, en el caso de la señal V-1 no hay que solicitar autorización para su instalación, pero sin embargo hay que llevar el vehículo a la ITV para que se haga una diligencia tal como señala el "**Manual de Reformas de los Vehículos**" publicado por el Ministerio de Industria (última corrección en mayo de 2020 y entrada en vigor el 24.10.2020) en su apartado 9.1. Además, aunque la instalación de las luces prioritarias no se considera una reforma, si lo es la instalación de los anclajes a los que van sujetas esas luces.

Por ello debiera existir, al igual que en Alemania (Bußgeldkatalog) un Catálogo de Sanciones de Tráfico que fuese de dominio público.

<sup>2183</sup> Si una bicicleta no tiene timbre o no funciona también sería infracción grave por no cumplir con las condiciones técnicas establecidas, tal como señala el art. 76.o) del TRLTSV. Y ya se ha producido alguna denuncia en ese sentido.

<sup>2184</sup> Debía decir "conducir una bicicleta". Si es una bicicleta tándem, de acuerdo con este apartado habría que sancionar a sus dos ocupantes.

La Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, se aleja de lo dispuesto en este artículo ya que considera "infracción grave" no llevar encendida la luz de posición en una bicicleta cuando circula entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones atmosféricas o ambientales que disminuyan sensiblemente la velocidad o en un tramo señalizado con la señal túnel. Sin embargo, el TRLTSV vemos que no diferencia entre la noche y el día.

También sorprende que, salvo señalización en contrario, se pueda encontrar a un conductor de 14 años (o a alguien con más edad) circulando en bicicleta, sin necesidad de hacerlo acompañado, de noche, por el arcén de una autovía, sin la luz reglamentaria y sin prendas reflectantes y sólo pueda ser denunciado por una infracción leve, a pesar del riesgo vial que eso implica para él y los demás usuarios. Si circulase, por ejemplo, a las 3 de la mañana, con la luz y una prenda reflectante, lo estaría haciendo legalmente, ya que el art. 38 RGCir no impide que las bicicletas puedan circular de noche en una autovía. En caso de ser denunciado, al ser menor, si no si hiciese cargo del pago de la sanción, tendrían que hacerlo los padres o tutores como responsables subsidiarios.

**b)** <sup>2185</sup> No hacer uso de los elementos<sup>2186</sup> y prendas reflectantes<sup>2187</sup> por parte de los usuarios<sup>2188</sup> de bicicletas<sup>2189</sup>

**b) bis.** El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.

**b) ter.** Incumplir la obligación de los conductores de estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo.

<sup>2190</sup> (No señalar las maniobras los conductores de bicicletas con el brazo o con las luces indicadoras de dirección).

**c)** Incumplir las normas contenidas en esta ley<sup>2191</sup> que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves<sup>2192</sup> en los artículos siguientes, **especialmente en el caso**

---

<sup>2185</sup> Los apartados a) y b) de este artículo son un despropósito total. Se ha querido quedar bien con el colectivo ciclista y apenas se castigan, al ser infracciones leves, conductas muy peligrosas no sólo para los propios ciclistas sino para el resto de los conductores. Esta incongruencia se aprecia aún más al ver que, en cambio, se considera infracción grave (art. 76c) TRLTSV) que un ciclista circule por la calzada en lugar de hacerlo por un arcén transitable (art. 36.1 RGCir), ya que el riesgo para la seguridad vial es muy inferior al que supone circular de noche sin luces o sin alguna prenda reflectante.

<sup>2186</sup> Catadióptricos, aunque también puede ser algún otro elemento que lleve en su vestimenta o en la propia bicicleta.

<sup>2187</sup> El artículo 43.4) TRLTSV habla de “alguna prenda o elemento reflectante”, es decir, parece que un ciclista sólo puede llevar uno de los dos, y aquí, en el apartado que estamos analizando, al poner, “y”, podría entenderse que al menos debe llevar uno de cada.

<sup>2188</sup> En este apartado si estaría contemplada la bicicleta tándem y serían sancionados sus dos ocupantes si ninguno llevase algún elemento o prenda reflectante. Si hubiera querido indicar que con un elemento o prenda reflectante era suficiente, debiera haber puesto “No hacer uso de, al menos, una prenda o elemento reflectante ...”.

<sup>2189</sup> Debía haber puesto “ciclos”.

<sup>2190</sup> El art. 109 RGCir, dedicado a las advertencias ópticas, al no considerar este comportamiento, en todo tipo de vehículos, como grave o muy grave, lo convierte en una infracción leve. Debiera indicarse si, en el caso de que una bicicleta instale indicadores de dirección, si éstos pueden sustituir a la señalización con el brazo. Ese mismo artículo parece indicar que esto último es posible.

<sup>2191</sup> Hubiera quedado mucho mejor si dijese “en esta Ley o en sus Reglamentos de desarrollo”. Hay muchas sanciones por conductas que sólo aparecen en los reglamentos.

Así, por ejemplo, el artículo 11.4) del RGCond. señala: “La posesión del permiso o licencia original y de un duplicado de éstos dará lugar a la recogida inmediata del original para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico que, de resultar falsa la causa alegada para obtener el duplicado, dará cuenta del hecho a la autoridad judicial por si pudiera ser determinante de responsabilidad penal”. En caso de que no fuera falsa la causa alegada pero el conductor tuviese un duplicado sin haberlo remitido a la JPT, existiría una infracción administrativa que sería sancionada levemente al no estar tipificada como infracción grave o muy grave.

Cruzar un paso de peatones en diagonal, especialmente, los que se están pintando de gran tamaño, sería falta leve ya que hay que cruzar la calzada de forma perpendicular al eje de la misma.

<sup>2192</sup> Por ejemplo, las sanciones por las conductas contempladas en el 2 y 4.3 del RGCir, es decir, tomar fotos en medio del tráfico, hacer encuestas, limpiar la luna delantera cuando un vehículo se detiene en un semáforo, vender pañuelos de papel, etc.

Debiera regularse la actividad de los “gorrillas” prohibiéndolos o uniformándolos. Hay que diferenciar a los “gorrillas” que según el DLE es una “Persona que avisa de la existencia de una plaza libre para aparcar a cambio de una propina” del aparcacoches que suele ser el empleado de una discoteca o restaurante que se dedica, por cuenta del local, a encontrar estacionamiento para los clientes.

A veces se denuncia a personas por cruzar la calzada por lugares no habilitados para el paso de peatones. Otras infracciones que se calificarían como leves son: no llevar sujeta a una mascota que va en el vehículo o en la caja de un/una pick-up y que por ello se puede abalanzar sobre el conductor o caerse del vehículo, conducir con alguna puerta abierta, no indicar el cambio de domicilio a la JPT, usar la bocina de forma inadecuada, circular con los retrovisores deteriorados dificultando la visión hacia atrás, tener el parachoques en mal estado, etc.

También son consideradas infracciones leves el no llevar la documentación encima: permiso de conducción, tarjeta ITV o permiso de circulación. Salvo que se lleve alguno de estos documentos, en cuyo caso no se denunciaría, tal como señala la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, donde se establece que la sanción es de 60 €.

Recordemos que el art. 53.c) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece el derecho "A no presentar documentos originales salvo que, de manera excepcional, la normativa reguladora aplicable establezca lo contrario. En caso de que, excepcionalmente, deban presentar un documento original, tendrán derecho a obtener una copia autenticada de éste".

En caso de no aportar ningún documento será denunciado por carecer de todos ellos (con inmovilización de vehículo). Hay que tener en cuenta que se puede "colgar" el sistema informático o los Agentes no tener cobertura para acceder a internet o comunicarse con el operador de sala.

No llevar la pegatina V-19 que demuestra que se ha efectuado la ITV es infracción leve. No se debiera sancionar ya que es un dato que tiene en su poder la administración. La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece en el artículo 28.2 que "los interesados no estarán obligados a aportar documentos que hayan sido elaborados por cualquier administración, con independencia de que la presentación de los citados documentos tenga carácter preceptivo o facultativo en el procedimiento". Previamente, el interesado deberá expresar "su consentimiento a que sean consultados o recabados dichos documentos". Lamentablemente no se prevén sanciones ni ningún tipo de penalización por el incumplimiento de este derecho.

También sería sancionable si la llevase puesta en distinto lugar al indicado en el Anexo XI, señal V-19 del RGV, donde se establece que se debe colocar en el ángulo superior derecho del parabrisas por su cara interior o en lugar no visible. Dado que el art. 19.1) RGCir dice que: "La superficie acristalada del vehículo deberá permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos", si no se retiran las pegatinas antiguas y eso, en opinión del agente, pudiese interferir con la conducción, podría ser motivo de denuncia.

En caso de haber perdido la pegatina, normalmente por cambio de parabrisas, la normativa no regula la expedición de duplicados del distintivo, por lo que es recomendable mostrarle a los agentes de tráfico la ficha técnica ITV y el informe favorable de la inspección que si son obligatorios. Sin embargo, debemos tener en cuenta que existen vehículos en los que el cambio de un parabrisas constituye una reforma (de importancia) por lo que deben pasar la ITV, como ocurre con vehículos agrícolas y de obras, dado que el parabrisas se integra en el sistema antivuelco. Lo podemos ver en el "**Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV**" (entrada en vigor el 01.06.2021), que en su apartado 10.6 describe lo que se considera una reforma en un vehículo y remite al **Manual de Reformas de Vehículos** (última corrección en mayo 2020, con entrada en vigor el 24.10.2020) donde se indica en sus apartados III (vehículos agrícolas) y IV (vehículos de obras y/o servicios) que se considera reforma cambiar el parabrisas si está integrado en una estructura de protección.

El día 13.07.2020 los medios de comunicación se hicieron eco de una sentencia de la Sala de lo Penal de Tribunal Supremo en la que se establece que la utilización no autorizada del distintivo oficial de haber superado favorablemente la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) es constitutiva de un delito de uso de certificación falsa que el Código Penal castiga con pena de multa.

El Supremo destaca que el proceso de certificación o su control corresponde a la Administración pública, por lo que cualquier reproducción o manipulación de estos marcadores, o la utilización no autorizada de los sellos legítimos, se integra de manera definitiva en la ordinaria finalidad probatoria que se asigna al distintivo original y adquiere por ello su pleno significado, por lo que se encuadra plenamente en los dos primeros números del artículo 399 del Código Penal.

La sentencia concluye que "los distintivos gráficos tienen la consideración de certificado a los efectos del Código Penal, cuando confluyen en ellos las siguientes características: 1) Una previsión normativa que identifique un conjunto de productos, de servicios o de situaciones, a los que se exige cumplir unas cláusulas específicas para poder ser merecedores de una consecuencia también prevista; 2) El establecimiento de un sistema cerrado para el control de los condicionamientos impuestos; 3) La previsión normativa de un sello, o de un distintivo, al que se atribuye el significado de acreditar que concurren esas previsiones específicas en el objeto al que se incorporen y 4) Que corresponda a la administración pública vigilar la satisfacción de las exigencias de ese proceso".

Además, recuerda que la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor equipara la capacidad demostrativa que corresponde al certificado de superación de la inspección técnica, con los sellos adhesivos que específicamente se registren para esa función, en lo que hace referencia al hecho de haberse superado la prueba de inspección técnica.

El 20.04.2021 los medios informan que la Audiencia Provincial confirmó la sentencia del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Cáceres que condenó al titular de un vehículo por un delito de falsificación de certificación. Le condenaron a pagar una multa de 1.800 euros por llevar una pegativa ITV falsa. Hoy los agentes cuentan con instrumentos para saber al instante si ha pasado la ITV en su debido tiempo y forma. Si se hubiese tratado de la falsificación de un documento público tendría mayores consecuencias penales.

**de los conductores de bicicletas<sup>2193</sup> siempre que no comprometan la seguridad de los usuarios de la vía.**

<sup>2194</sup> (No llevar el permiso de conducir o de circulación consigo, o la tarjeta ITV).

<sup>2195</sup> (Parar o estacionar en una carretera o autopista.)

<sup>2196</sup> (Quedarse sin combustible).

<sup>2197</sup> (Infracciones en materia de transporte de pasajeros).

---

En lo que se refiere a la negativa a pagar peajes en autopistas que lo exijan, estacionar en una vía de doble sentido haciéndolo en el lado contrario al sentido de la marcha, llevar menores en bicicletas cuando no esté permitido ... se califican como infracciones leves al no estar tipificadas expresamente como gravea o muy graves. Igualmente serían infracciones leves, remolcar un vehículo con un vehículo particular o circular sin la letra "L" cuando se es novel.

Pero la falta de tipificación de algunas conductas dificulta el conocimiento de una posible infracción por parte de los distintos usuarios de la vía. Eso sucede con la no utilización o la utilización inadecuada de los triángulos de señalización ya que no queda claro que sea una infracción al art. 77h) del TRLTSV que se refiere a "demás elementos de protección". El RGCir, por su parte, se refiere en el Capítulo II del Título III a "dispositivos o elementos de seguridad" y sería interesante que los enumerase para mejorar la comprensión de la normativa y proporcionar mayor seguridad jurídica.

La revista de la DGT, de fecha 27.07.2017 considera infracción leve al art. 130.3 RGCir, colocar inadecuadamente los triángulos de preseñalización de peligro.

<sup>2193</sup> La redacción ve a los conductores de bicicletas como posibles infractores, aunque el legislador haya pretendido sancionar a los demás usuarios en relación con su comportamiento con los ciclistas.

<sup>2194</sup> Al ser una infracción leve, la sanción máxima que se puede imponer es de 100 euros. Algunos medios señalan que **Tráfico aplica generalmente** una sanción de 10 euros, aunque la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, de la DGT, indica que "circular con el vehículo reseñado sin llevar consigo el permiso válido para conducir, permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica o certificado de características de aquel, no exhibiendo los mismos a solicitud del agente de la autoridad.(Si sólo se carece de uno de los documentos, pudiendo mostrar el resto al agente, no se dará de alta tal denuncia, salvo que el documento no mostrado impida comprobar otras circunstancias inherentes a la circulación del vehículo por el agente)" se sanciona con 60 €.

<sup>2195</sup> El tipo de infracción será en función del tipo de peligro creado. El art. 39.1) del TRLTSV establece que "La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas debe efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre, cuando exista, la parte transitable del arcén" y el art. 40.1c) dispone que "En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios".

<sup>2196</sup> En España, a diferencia de Alemania, por ejemplo, no está sancionado con claridad quedarse sin combustible mientras se circula con el vehículo. El único asidero legal para sancionar sería "no prestar atención permanente a la conducción" (art. 13.2 TRLTSV). En aquel país se sanciona por el hecho de tener que parar o estacionar por ese motivo en una autopista o en una vía convencional. En España lo que se sancionaría normalmente serían las maniobras voluntarias o involuntarias que supongan un peligro para la circulación provocadas por la falta de combustible.

<sup>2197</sup> La falta de tipificación como graves o muy graves de muchas infracciones hace que pasen a ser leves y ante la dificultad de identificarlas, la DGT publica la Guía codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial, para facilitar el trabajo de los agentes de tráfico (su última versión es de 13.05.2021). Vamos a examinar seguidamente aquellas que figuran en la Guía codificada, de forma literal, y que presentan mayores incongruencias:

a) **En materia de comportamiento en la circulación (infracciones leves):**

- Comportarse indebidamente en la circulación causando peligro a las personas (es difícil de entender que se cause peligro a los demás y se considere infracción leve). Además, sería interesante saber si un "comportamiento indebido" equivale a "conducción negligente" ya que esta última tiene la consideración de infracción grave.
- Comportarse indebidamente en la circulación entorpeciendo la misma, causando perjuicios y molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes (aquí parece más razonable que sea leve porque sólo se

provocan molestias y perjuicios, pero resulta extraño que causar daños a los bienes sea también leve, aunque debemos tener en cuenta que esos daños estarían cubiertos por el seguro). Además, el art. 77.r) considera muy grave causar daños a la infraestructura de la vía.

- **Conducir sin adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de otros usuarios** de la vía. (Aquí una forma de conducción negligente se considera infracción leve).
- b) **Obstáculos y peligros en la vía (infracciones leves):**
  - No hacer desaparecer lo antes posible un obstáculo o **peligro** en la vía por quien lo ha creado.
  - No adoptar las medidas necesarias para que el resto de los usuarios puedan advertir un obstáculo o **peligro** en la vía por quien lo ha creado.
  - No señalar de forma eficaz (tanto de día como de noche) un obstáculo o **peligro** en la vía por quien lo ha creado. (Vemos de nuevo, **en estos tres casos, que el término “peligro”** va asociado a una infracción leve).
- c) **En materia de transportes de personas y mercancías (infracciones leves).**
  - Transportar en el vehículo reseñado un número de personas superior al de plazas autorizadas, sin que el exceso de ocupación supere en un 50% dichas plazas (aunque la persona que no estuviera haciendo uso del cinturón de seguridad por carecer de él sería denunciada por infracción grave, de acuerdo con el art. 76.h).
  - Transportar personas en un vehículo en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas (si se tratase de menores y no llevasen puesto el SRI se denunciaría al conductor por el art. 76.h) y si esos menores fuesen en los asientos delanteros o traseros cuando no estuviese permitido también se denunciaría al conductor por el art. 76.i). La redacción es muy defectuosa porque da la impresión de que circular subido en un tobogán instalado en el coche o llevar a una persona en el maletero es infracción leve. La falta de concreción de este artículo hace que los agentes apliquen diferentes artículos del RGCir cuando denuncian al segundo conductor de un camión que viaja en la litera o a un pasajero que no va sentado en uno de los asientos de la autocaravana, ya que unos los denuncian por ir en un emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellos, otros al conductor por la falta de colocación adecuada de los pasajeros y otros por no llevar el cinturón.
  - No velar por la seguridad de los viajeros el conductor, o en su caso el encargado de un transporte colectivo de viajeros, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas. (Otra infracción que no se entiende que sea leve).
  - No prohibir la entrada u ordenar la salida el conductor de un vehículo destinado al transporte público de personas, a los viajeros que vulneren las disposiciones establecidas. No tiene sentido que, por ordenar la salida a un viajero, sea sancionado el conductor.
  - Circular con un vehículo cuya carga transportada produce ruido, polvo u otras molestias que pueden ser evitadas. (Para ser leve tendría que haber indicado que producía poco ruido, poco polvo y pocas molestias).
  - Circular con un vehículo en el que la indebida disposición de la carga oculta los dispositivos de alumbrado o señalización luminosa, placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales del conductor. (Sorprende que sea leve ya que la Guía codificada considera grave “circular con el vehículo sin estar provisto de los dispositivos de alumbrado y señalización óptica obligatoria” y las circunstancias de circulación son semejantes). Además, se podría entender que ocultar la placa de matrícula es infracción leve.
  - Circular con un vehículo cuya carga sobresale de la proyección en planta del mismo. (La Guía codificada está mal redactada porque la carga puede sobresalir de la proyección en planta del vehículo dentro de los límites autorizados en el Reglamento General de Circulación y siempre que vaya señalizada, es decir, tendría que decir que sobresalga más allá de los límites reglamentarios).
  - Circular con un vehículo transportando una carga que sobresale de su proyección en planta, sin adoptar las debidas precauciones para evitar todo daño o peligro para los demás usuarios de la vía. (Vemos que llevar una viga que sobresale del vehículo y que acaba en punta, y que puede representar un serio peligro para otros usuarios, es infracción leve).
  - No señalar reglamentariamente la carga que sobresale longitudinalmente del vehículo (si la señal se encuentra en el vehículo el responsable es el conductor, en otro caso, es el titular). Llama la atención que no ponga límites a lo que puede sobresalir, es decir, que sobresalga 1 o 3 metros es siempre, según la Guía codificada, una infracción leve.
  - Circular con un vehículo, entre la puesta y salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad sin señalar la carga de la forma establecida reglamentariamente. (Otra situación de gran peligrosidad y que está considerado infracción leve).
  - No señalar reglamentariamente la carga que sobresale lateralmente del gálibo (indicar si la señal correspondiente se encuentra o no activada). (Tampoco pone límites a lo que puede sobresalir).
  - Realizar operaciones de carga y descarga en la vía, pudiendo hacerlo fuera de la misma. (Si la vía comprende, además de la calzada, las aceras o arcones, ¿dónde se haría?).

<sup>2198</sup> (No prestar la debida atención a la conducción).

## Artículo 76. Infracciones graves<sup>2199</sup>.

- Realizar en la vía operaciones de carga y descarga ocasionando peligro o perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios (¿Cómo se entiende que hable de peligro y de perturbaciones graves y sea una infracción leve?).
- d) **En relación con el personal sanitario.**
  - Negarse el personal sanitario de un centro médico a la obtención de muestras para determinar el grado de alcoholemia de la persona que desea someterse a tal prueba. (Sorprende que sea leve porque evita que se pueda imputar a una persona una infracción muy grave o incluso un delito).
  - Negarse el personal sanitario de un centro médico a remitir al laboratorio las pruebas obtenidas para la determinación del grado de alcoholemia de la persona que desea someterse a la prueba (mala redacción ya que ya se sometió a la prueba). (Misma consideración que en el apartado anterior)
  - No dar cuenta el personal sanitario de un centro médico a la autoridad correspondiente del resultado del análisis clínico realizado para determinar el grado de alcoholemia. (Idem que en los dos apartados anteriores).
  - Omitir el personal sanitario encargado de comunicar a la autoridad correspondiente el resultado de las pruebas realizadas (con) los datos exigidos reglamentariamente (Igual que los tres apartados anteriores).

Sin embargo, sí existe responsabilidad penal por parte del personal sanitario cuando se nieguen en la colaboración con la Policía Judicial, que por el art.547 y ss. del LOPJ y art.770 y ss de la LECrim, cuando los agentes están investigando una conducción bajo efecto de drogas/alcohol adquieren la condición de policía judicial y eso significa que en caso de desobediencia el personal sanitario incurriría en obstaculización de una investigación judicial, y ello acarrearía vulneración del art.770.1. LECrim: "Requerirá la presencia de cualquier facultativo o personal sanitario que fuere habido para prestar, si fuere necesario, los oportunos auxilios al ofendido. El requerido, aunque sólo lo fuera verbalmente, que no atienda sin justa causa el requerimiento será sancionado con una multa de 500 a 5.000 euros, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que hubiera podido incurrir." (la negativa del personal sanitario también impide la labor policial-judicial si incumplen con los art.796.1.1ª + art.796.7ª segundo párrafo de la LECrim.).

### e) **Parada y estacionamiento (infracciones leves).**

- Estacionar el vehículo dentro de la calzada en vía interurbana (eso implica que es infracción leve estacionar un vehículo en el carril de una calzada con dos sentidos, con un carril en cada sentido, y si fuese un tramo con línea continua, quedaría anulado uno de los sentidos). Sin embargo, el art. 76.d) considera grave estacionar el vehículo en el carril bus.
- Estacionar en un carril o parte de la vía reservado exclusivamente para la circulación de determinados usuarios (esto implicaría que estacionar en un carril bus sería infracción leve contradiciendo el art. 76.d).

### f) **Pasos a nivel, puentes móviles, túneles y pasos inferiores (infracciones leves).**

- La Guía codificada trata como leves varias infracciones en pasos a nivel o puente móvil que tendrían que ser calificadas como graves o muy graves desde el punto de vista de la seguridad vial. Así, por ejemplo, señala como leves: "No adoptar el conductor de un vehículo detenido en paso a nivel por fuerza mayor o por caída de la carga las medidas reglamentariamente establecidas para advertir al resto de los usuarios de la existencia del peligro con la suficiente antelación (colocar y activar el dispositivo luminoso de preseñalización de peligro)".
- Esta incongruencia se mantiene en un túnel o paso inferior al establecer que es infracción leve "No adoptar el conductor de un vehículo inmovilizado por motivos de emergencia dentro de un túnel o paso inferior todas las medidas a su alcance para advertir al resto de los usuarios de la existencia del peligro con la suficiente antelación". (Es decir, si no se colocan los triángulos y se produce una colisión, es infracción leve).

<sup>2198</sup> Al no estar tipificada como infracción grave o muy grave sería leve. Una de las modalidades de esta infracción es la que realizan las personas que se dedican a mirar, muchas veces de forma morbosa, los accidentes o incidentes de tráfico. Si ralentizasen el tráfico o perturbasen la circulación podría estar cometiendo una infracción grave por conducción negligente, aunque también se les podría denunciar por no mantener la distancia de seguridad o por circular por debajo de la velocidad mínima sin motivos para ello.

<sup>2199</sup> Este artículo contiene una relación de acciones y omisiones que constituyen infracciones graves salvo que se trate de conductas que sean constitutivas de delito, ya que, en ese caso, tendría que aplicarse el art. 85, que se ocupa de las relaciones entre las actuaciones administrativas y las jurisdiccionales penales.

Son **infracciones graves**, cuando no sean constitutivas de delito<sup>2200</sup>, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

<sup>2201</sup> (Síndrome de ira al volante).

---

<sup>2200</sup> Vemos en este apartado y en el siguiente que una misma conducta puede ser infracción administrativa o delito en función del grado de peligrosidad que entrañe para los demás usuarios de la vía. Si es delito entonces se aplica el Código Penal.

En la sentencia 609/2016, de la Audiencia Provincial de Alicante, cuyo ponente fue D. Vicente Magro Servet, se recuerda que para que un accidente de tráfico se derive a la vía penal deben concurrir dos circunstancias acumulativas, a saber:

1.- Que el hecho esté incluido en una de las conductas descritas en los arts. 76 y 77 del TRLTSV, y  
2.- Que, además, según la conducta descrita existan lesiones que consten en los arts. 149 y 150 si la conducta es infracción muy grave, (art. 77) o lesiones que consten en los arts. 147.1, 147.2, 149 o 150 CP si la conducta es infracción grave (art. 76).

Así el art. 76 RDL 6/2015 Infracciones graves + resultado lesivo de los arts. 149 y 150 CP = delito del art. 152.2 CP, por lesiones y el art. 77 RDL 6/2015 Infracciones muy graves + resultado lesivo de los arts. 147.1, 149 y 150 CP = delito del art. 152.1 CP, por lesiones.

Esa sentencia sigue el criterio contenido en el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que a su vez incluyó las Instrucciones de la Fiscalía General del Estado 3/2006 y 10/2011 que siguen siendo plenamente vigentes y que han pasado a integrarse en el CP con la reforma por la Ley Orgánica 2/2019, que ha clarificado como se debe actuar en esos casos.

Aunque pensemos que una sanción penal siempre va a entrañar más gravedad que una sanción administrativa, no es así en todas las ocasiones en las sanciones de tráfico, ya que algunos conductores preferirían ser condenados por la vía penal antes que ser sancionados por la administrativa cuando la condena suponga un corto período de tiempo de privación del derecho a conducir, ya que en las condenas penales no se retiran puntos del permiso de conducción.

Si bien en este último caso supone quedar con antecedentes penales (de 6 meses a 5 años en el caso de los delitos más graves contra la seguridad vial); en el caso de perder todos los puntos, el conductor queda con "antecedentes administrativos" y si vuelve a perder todos los puntos en los 3 años siguientes a la obtención de una nueva autorización, el conductor no podría obtener un nuevo permiso de conducción hasta transcurrido 1 año desde la nueva declaración de pérdida de vigencia o de 6 meses si se trata de un conductor profesional.

Además, durante la pérdida de vigencia judicial inferiores a 2 años se siguen acumulando puntos por lo que un conductor peligroso puede tener 15 puntos, porque ya los tenía o porque fue alcanzando esa cifra durante la condena, y además beneficiarse de los incentivos que ofrecen algunas compañías de seguros a quienes disponen de esa cantidad de puntos.

Si la condena penal fuese superior a 2 años, implicaría la pérdida de vigencia del permiso y además de tener que examinarse en la JPT, al igual que aquellos que pierden todos los puntos, en caso de aprobar sólo volvería a disponer inicialmente de 8 puntos (art. 73 TRLTSV).

Como las sanciones administrativas solían ser más gravosas (multas más elevadas y pérdida de puntos) que las que estaban previstas en las faltas contempladas en el artículo 621 del Código Penal, antes de la reforma por la Ley Orgánica 1/2015, esto se utilizó como argumento para suprimir esas faltas (que hasta entonces se traducían en multas y rara vez en privaciones del derecho a conducir).

Los test que se utilizan en los exámenes de recuperación por puntos pueden presentar dificultades insalvables para algunos conductores, especialmente mayores, por lo que a éstos les convendría una condena judicial antes que perder todos los puntos administrativamente, siempre que no sea superior a dos años, ya que harían el curso de sensibilización, pero tendrían las siguientes ventajas:

- No tendrían que examinarse en la JPT.
- Seguirían acumulando puntos.
- No tendrían que esperar dos o tres años, dependiendo de si la infracción fue grave o muy grave, para volver a tener 12 puntos, ya que no habrían perdido ninguno.

En otros países, como es el caso de Marruecos, el cometer un homicidio involuntario con circunstancias agravantes supone la retirada de 14 puntos sobre un máximo de 30.

<sup>2201</sup> Es llamativo que no se considere una infracción mostrar agresividad o ira al volante, salvo, por ejemplo, que se circule pegado al vehículo que va delante o se adelante enfadado a otro vehículo. Algunos gestos debieran ser sancionados e incluso debieran suponer la pérdida de algún punto.

- a) **No respetar los límites de velocidad reglamentariamente establecidos<sup>2202</sup> o circular en un tramo a una velocidad media superior a la reglamentariamente establecida<sup>2203</sup>, de acuerdo con lo recogido en el [anexo IV](#).**
- b) **Realizar obras en la vía sin comunicarlas<sup>2204</sup> con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referentes a las obras<sup>2205</sup>.**
- c) **Incumplir las disposiciones de esta ley<sup>2206</sup> en materia de preferencia de paso, adelantamientos<sup>2207</sup>, cambios de dirección o sentido<sup>2208</sup> y marcha atrás<sup>2209</sup>, sentido de**

<sup>2202</sup> Supone también una infracción al art. 21 TRLTSV y a los art. 45 al 52 del RGCir. Leyendo este apartado da la impresión de que todas las infracciones de velocidad son graves cuando no es así, por ello debería establecer: "Son infracciones graves, cuando no sean muy graves o constitutivas de delito ..."

Pueden ser infracciones muy graves, de acuerdo con el art. 77.a) TRLTSV o un delito tipificado en el art. 379.1 C.P.

<sup>2203</sup> Es para respaldar la instalación de dispositivos que calculan la velocidad media de circulación en un tramo, los denominados "radares de tramo".

<sup>2204</sup> El TRLTSV considera infracción grave "no comunicar", ya que el art. 12.1 TRLTSV y el 139.4 RGCir aclaran que realizar obras "sin autorización previa del titular de la vía" se registrará por lo dispuesto en la legislación de carreteras o en su caso, por las normas municipales.

En el caso de las vías encomendadas a la Guardia Civil de Tráfico la comunicación se dirige a la Jefatura Provincial de Tráfico. El ejecutor de la obra es el encargado de la comunicación.

<sup>2205</sup> Si los obstáculos se han creado en el curso de la realización de obras en una vía interurbana, debe leerse la Instrucción 8.3-IC, de 31 de agosto de 1987, de la Instrucción de Carreteras, sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en las vías fuera de poblado (BOE núm. 224, de 18 de setiembre). Las siguientes disposiciones también están relacionadas con este apartado:

- a) Nota de Servicio, de la Dirección General de Carreteras, de 27 de abril de 2001 sobre "Hitos empleados en la inauguración de obras a utilizar en la Red de Carreteras del Estado".
- b) Orden Circular 15/2003, de 13 de octubre, de la Dirección General de Carreteras, sobre señalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras (remate de obras).
- c) Orden Circular 16/2003, de 20 de noviembre, de la Dirección General de Carreteras, sobre intensificación y ubicación de carteles de obras.
- d) Nota de Servicio 2/2007, de 15 de febrero, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") –Dirección General de Carreteras- sobre "Criterios de aplicación y de mantenimiento de las características de la Señalización Horizontal".
- e) Nota de Servicio 1/2011, de 20 de junio, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") –Dirección General de Carreteras (Subdirección General de Conservación)- sobre "Señalización de tramos con riesgo de colisión por alcance".
- f) Resolución de 1 de junio de 2009, de la DGT, por la que se aprueba el "**Manual de Señalización Variable**".

<sup>2206</sup> Debía figurar "en esta ley o en sus reglamentos de desarrollo".

<sup>2207</sup> Aquí está incluido poner en peligro o entorpecer a los ciclistas cuando son adelantados. Sería una infracción también al art. 35.4 TRLTSV y al art. 78 RGCir. El Apartado 12 del Anexo II TRLRSV señala que en el caso de los ciclistas supone la pérdida de 3 puntos del permiso de conducción.

<sup>2208</sup> El apartado 13 del Anexo II TRLTSV indica que infringir las normas del cambio de sentido supone la pérdida de 3 puntos del permiso de conducción.

<sup>2209</sup> Esto no es cierto, ya que circular marcha atrás durante un tramo "prolongado" se considera infracción muy grave ya que se incluye en el artículo 77 f) que se refiere a conducir en sentido contrario al habitual. Debía haber señalado aquí esta excepción ya que en el 77 f) no figura la expresión "marcha atrás".

No deja de sorprender que, según la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, circular marcha atrás invadiendo un cruce de vías se castigue **mucho menos** que superar, en algunos casos, en 30 km/h la velocidad máxima permitida y que además **no se detraigan puntos**.

El art. 80.2 RGCir indica: "El recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías", con lo cual parece que un conductor que hubiese penetrado en una calle sin salida y que tuviese que circular más de 15 m para incorporarse a la circulación tendría que solicitar un vehículo de auxilio en vías públicas para subir o arrastrar el vehículo hasta una vía que le permita seguir circulando.

Sin embargo, sería de aplicación lo contemplado en el apartado 1 de ese mismo artículo: "Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que **no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o**

**la circulación<sup>2210</sup>, utilización de carriles<sup>2211</sup> y arcenes<sup>2212</sup> y, en general,** toda vulneración de las ordenaciones especiales<sup>2213</sup> de tráfico por razones de seguridad o<sup>2214</sup> fluidez<sup>2215</sup> de la circulación.

---

**sentido de marcha**, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla”. Ese recorrido mínimo puede ser incluso 100 m si la calle sin salida mide esa longitud y no está señalizada en la entrada y no estaría prohibido invadir un cruce de vías si no quedase otro remedio.

El apartado 12 del Anexo II TRLTSV indica que realizar la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción. Sería también una infracción al art. 32 TRLTSV y al art. 80.3 RGCir.

<sup>2210</sup> Es una infracción contemplada también en el art. 15 TRLTSV y en el art. 29 RGCir.

<sup>2211</sup> Es una infracción contemplada también en el art. 16 TRLTSV y en los arts. 30 al 35 RGCir. También se aplicaría si no se respetasen los semáforos de ocupación de carriles o se utilizasen indebidamente los carriles VAO.

<sup>2212</sup> Es una infracción contemplada en el art. 17 TRLTSV y en el art. 36 RGCir. También se aplicaría este apartado a la circulación en posición paralela de los vehículos que lo tienen prohibido y supondría una infracción igualmente al art. 17.2 TRLTSV y al 36.2 RGCir.

La Ley castiga de igual forma estacionar en un arcén que, por ejemplo, en un carril bus lo que no parece muy coherente.

<sup>2213</sup> El término “toda vulneración” produce inseguridad jurídica y debieran detallarse cuales afectan a la fluidez y a la seguridad del tráfico. Uno de los casos, sería cuando un bar o una cafetería instalan mesas y sillas en la acera o en la calle sin autorización municipal o no las retiran cuando deja de tener vigencia, infringiendo de este modo la seguridad y la fluidez del tráfico y por ello podría ser denunciado su titular en base al art. 12 TRLTSV o al art. 4 RGCir que prohíben la colocación de mobiliario urbano sin autorización.

También debiera figurar una lista con las “ordenaciones especiales de tráfico”, para poder aplicar correctamente este apartado.

Sería interesante saber si “ordenaciones especiales” se refiere a las “ordenanzas municipales”. Recordemos que el art. 7.a) TRLTSV señala que corresponde a los municipios “a) La regulación, **ordenación**, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, **del tráfico en las vías urbanas** de su titularidad.

Sin embargo, parece referirse a las medidas especiales de regulación del tráfico en el marco de la aplicación del art. 5 del TRLTSV, donde se señala que es competencia del Ministerio del Interior: n) El cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas **por razones de seguridad o fluidez del tráfico** o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por motivos medioambientales, en los términos que reglamentariamente se determine”. Eso sin perjuicio de las competencias que tengan asumidas las CCAA y de los acuerdos de colaboración con las entidades locales.

<sup>2214</sup> La conjunción disyuntiva “o” no corresponde y sería mejor que se emplease la conjunción copulativa “y”, ya que los dos términos no son opuestos, sino que tienen la misma jerarquía.

<sup>2215</sup> Supone también una infracción al art. 18 TRLTSV y al art. 37 RGCir. Una de las excepciones al concepto “en general” por razones de fluidez de la circulación la encontramos en los carriles abiertos al tráfico en sentido contrario (art. 41 RGCir) donde se señala que si no se respetan los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado se considerará una infracción muy grave.

No apartarse, pudiendo hacerlo, para dejar pasar a un vehículo prioritario sería una infracción grave por razón de entorpecer la fluidez de la circulación.

También cometería esta infracción quien siguiese conduciendo por una autovía o autopista con un vehículo averiado a una velocidad anormalmente reducida sin abandonarla en la primera salida. Un comportamiento que figura en el art. 38.2 RGCir.

**d) Parar<sup>2216</sup> o estacionarse<sup>2217</sup> en el carril bus<sup>2218</sup>, en carriles o vías ciclistas, en curvas, cambios de rasante<sup>2219</sup>, zonas<sup>2220</sup> de estacionamiento para uso exclusivo<sup>2221</sup> de**

<sup>2216</sup> Las paradas y estacionamientos prohibidos son infracciones también a lo dispuesto en el art. 40 TRLTSV y en el art. 94 RGCir.

<sup>2217</sup> Llama la atención que se sancione igual la parada que el estacionamiento. Una persona puede interrumpir el tráfico durante casi dos minutos y recibirá la misma sanción que una que deja estacionado de forma indefinida un vehículo en el mismo lugar, por ejemplo, en un carril bus.

También no se entiende porque en este punto no se indica simplemente que se denunciarán como infracciones graves todas las prohibiciones de parar y estacionar que figuran en el art. 40 de la Ley. No tiene sentido que solo nombre algunas. Con lo cual parar o estacionar en un paso de peatones sería una infracción leve, al no estar tipificada como grave. Esto último está aún más claramente especificado en el art. 94.3) RGCir donde señala claramente que parar o estacionar en un paso de peatones no es una infracción grave. Debemos entender que, si el vehículo ocupa todo el paso y obliga a los peatones a circular por la calzada, entonces sería infracción grave por poner en riesgo su seguridad.

<sup>2218</sup> Al no estar definido este carril en el TRLTSV y en el RGCir tenemos que acudir al contenido de la señal S-51 para ver su regulación. Una definición más adecuada sería “carril de transporte colectivo” y de esa forma, salvo que estuviese limitado, se incluirían también a los taxis y a los VTC.

<sup>2219</sup> El art. 94.1a) RGCir aclara que las curvas y cambios de rasante deben ser de “visibilidad reducida”.

<sup>2220</sup> Debiera decir “plazas”, ya que muchas veces no existen “zonas” de este tipo de estacionamiento.

<sup>2221</sup> En estas zonas además de los inconvenientes que supone ocupar una plaza de estacionamiento de discapacitado, lo que realmente es grave es ocupar la zona de aproximación y transferencia de 1,5 m detrás o los costados del vehículo ya que pone al discapacitado en una situación de peligro. Quizás por eso el art. 91.2.d) RGCir considera que parar o estacionar en un paso rebajado para disminuidos físicos dificulta su utilización normal por parte de este colectivo y los convierte en lugares peligrosos o que dificultan gravemente la circulación, pero no tiene esa consideración parar o estacionar en una plaza para discapacitados. Además, muchos de esos pasos rebajados son superficies podotáctiles para personas invidentes o de escasa visión, es decir, son superficies con una textura que pueden reconocer al pisarla o palparla con el bastón.

También se puede decir que obstaculizan gravemente la circulación aquellos patinetes abandonados en las aceras en las zonas de pavimento táctil colocadas para indicar cambio de nivel y que no están necesariamente en las esquinas de las calles.

La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, en su art. 35 que se ocupa de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, dispone:

1. Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.

2. Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado, cuya anchura mínima libre de paso del plano del vado desde el que se accede a calzada sea de 1,20 m y, que cumpla con las especificaciones establecidas en el artículo 11, así como con lo establecido en los apartados 3, 4, 6 y 7 del artículo 20 para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.

3. Las plazas dispuestas en perpendicular o en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y, además, dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente. Sobre la acera posterior también existirá una zona sin obstáculos, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada, paralela al vehículo, será marcada en el plano del suelo mediante marcas viales, que cumplan con la exigencia de resbaladidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones, u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

4. Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud x 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona libre de obstáculos para aproximación y transferencia posterior, cuya anchura será igual a la de la plaza y su longitud de, al menos, 3,00 m. Sobre la acera lateral también existirá una zona sin obstáculos de igual longitud que la plaza con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m. La zona de aproximación y transferencia en calzada posterior al vehículo será marcada en el plano del suelo mediante

---

marcas viales que cumplan con la exigencia de resbaladicidad establecida en el artículo 11, para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

5. Las plazas de aparcamiento estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el símbolo de accesibilidad para la movilidad, cumpliendo lo establecido en el artículo 43.

**Con lo que vemos, que esté símbolo, aunque no figure en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación, si debe colocarse en las plazas de estacionamiento para discapacitados, teniendo en cuenta además que el número mínimo de plazas y sus características figura ahora también en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.**

El art. 94.1j) RGCir prohíbe la parada en las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones y luego el legislador, después de señalar en el apartado 2 que queda prohibido estacionar en los lugares en los que está prohibida la parada, se olvida de lo que acaba de decir y vuelve a señalar que está prohibido estacionar en las zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

No se puede alegar que no se puede sancionar a un conductor por estacionar en una plaza para discapacitados porque no figura en el Catálogo Oficial de Señales, ya que el TRLTSV en su artículo 40 j) indica que está prohibido parar “En zonas señalizadas para uso exclusivo de personas con discapacidad y pasos para peatones” y esos lugares están perfectamente señalizados de acuerdo con el RD 1056/2014 (sobre la tarjeta de estacionamiento para discapacitados), que además es posterior al RGCir. En el artículo 40.2.d) del TRLTSV recuerda que también está prohibido estacionar. Esas prohibiciones también figuran en el art. 94.1.j) del RGCir (la parada) y 94.2.d) (el estacionamiento)

Además, la Disposición Adicional Segunda del RGCir, dedicada a las “Facultades de desarrollo” establece que “Se faculta al Ministro del Interior para dictar, por sí o conjuntamente con los titulares de los restantes departamentos ministeriales afectados por razón de la materia, las disposiciones oportunas para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto”.

Cuando se alega que hay que colocar también la señal R-307 de parada y estacionamiento prohibido, debemos recordar que es suficiente la señal internacional de discapacidad para saber que es un lugar de estacionamiento limitado a los vehículos que cuenten con la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Recordemos que, en las paradas de buses, en las autopistas, en las paradas de taxis, etc. señalizadas como tales, no hace falta que aparezca también la señal R-307 ya que la señalización que tienen es suficiente para que nadie pueda estacionar en esos lugares.

**personas con discapacidad<sup>2222</sup>, túneles, pasos inferiores, intersecciones<sup>2223</sup> o en cualquier otro lugar peligroso<sup>2224</sup> o en el que se obstaculice gravemente<sup>2225</sup> la circulación<sup>2226</sup> o constituya un riesgo, especialmente para los peatones.**

<sup>2222</sup> Si una persona discapacitada se olvidase de colocar el distintivo o éste se cayese dentro del vehículo y fuese denunciada, podría aportarlo con posterioridad, por lo que esta sanción no sería aplicable, ya que no infligiría lo dispuesto en este apartado. En todo caso se podría tener en cuenta lo señalado en el apartado c) del artículo 75: "Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes". Incluso así, sería dudoso al no estar tipificada con claridad ninguna infracción por cometer este descuido. Es una situación muy parecida a no llevar el seguro del vehículo encima pero sí tenerlo al día y poder demostrarlo al hacer el recurso.

Eso no impide que se pueda aplicar el apartado e) del artículo 105 de la Ley "Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza".

Las asociaciones de discapacitados llevan tiempo presionando a la DGT para que se retiren puntos a quienes estacionen en las plazas para discapacitados cuando no tengan derecho a ello. Lo consideran un acto casi vandálico.

Sorprende comprobar que el art. 94 no considera infracción grave parar o estacionar en una plaza de discapacitados y en cambio sí lo hace la Ley. También es llamativo que se haya corregido con posterioridad a la Ley el RGCir y no se haya acabado con algunas contradicciones entre el TRLTSV y el RGCir.

<sup>2223</sup> Está redacción hace que incluso pueda considerarse como un obstáculo grave para la circulación parar o estacionar en una zona exclusiva para estacionamiento de personas con discapacidad, lo que sería cierto si la persona afectada por una discapacidad tuviese que esperar en doble fila, dificultando la circulación, mientras llega una grúa para retirar el vehículo mal estacionado. No sería el caso si la calle fuese lo suficientemente ancha y el estacionar en doble fila, en esas circunstancias, no obstaculizase la circulación de otros vehículos.

Lo que va siempre a obstaculizar gravemente la circulación es estacionar ocupando la zona de transferencia de 1,5 m de ancho, ya que eso obligaría a las personas discapacitadas a desplazarse fuera de esa zona y a utilizar el carril para bajar y transferirse a la silla de ruedas.

El art. 94.1.d) RGCir indica que está prohibido parar y estacionar "En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad." Es decir, vemos que el RGCir no considera infracción si no se dificulta el giro a otros vehículos y ni siquiera lo considera infracción leve. El TRLTSV, sin embargo, exige, para que sea infracción, que la parada y estacionamiento obstaculicen "gravemente" la circulación.

<sup>2224</sup> Sorprende que estacionar en un lugar peligroso sea una infracción grave. Es decir, si, por ejemplo, se estaciona en una curva sin visibilidad el infractor es sancionado con 200 € y puede pagar con descuento. Habría que reconsiderar esta sanción ya que esta infracción, en muchos casos, podría calificarse como "parada o estacionamiento temerario", ya que puede ocasionar con relativa facilidad un accidente de circulación. Incluso podría considerarse el delito contemplado en el art. 385 CP (colocar en la vía obstáculos imprevisibles).

<sup>2225</sup> El artículo 40.2.c) TRLTSV señala que está prohibido estacionar en zonas señalizadas de carga y descarga. Habiendo puesto ahora en este artículo un listado de los lugares en que se prohíbe estacionar es de lamentar que no se haya incluido específicamente como infracción grave el estacionamiento en zonas de carga y descarga y se limite a incluir esta infracción dentro de la generalidad de los que obstaculizan gravemente la circulación.

El artículo 91.2g) del RGCir indica que estacionar en esas zonas se considera que obstaculiza gravemente la circulación, aunque limita la sanción a que se estacione indebidamente durante las horas de utilización.

Sin embargo, poco después en el artículo 94.2c) el RGCir dice que estacionar en zonas de carga y descarga está prohibido, esta vez sin mencionar "durante las horas de utilización" y seguidamente en el apartado 3 del mismo artículo señala que esta infracción tiene el carácter de leve.

La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, señala que estacionar en zona señalizada para carga y descarga es infracción leve sancionada con 80 Euros, que puede quedar en la mitad por pronto pago.

No se entiende que se pueda sancionar a un conductor por estacionar, en esas zonas, fuera de las horas de utilización y quede ese estacionamiento desaprovechado cuando por ejemplo en los estacionamientos regulados con parquímetro fuera de las horas en que es obligatorio el pago se puede estacionar sin exponerse a ninguna sanción.

Además, el **Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**, en el artículo 7d) permite la parada o estacionamiento en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Al ser una ley anterior al TRLTSV parecería que deja de tener validez, ya que vemos que éste último texto no contempla ninguna excepción

<sup>2227</sup> (Estacionar en zonas señalizadas con la señal S-17 en la que figure una silueta de un tipo de vehículo o esté indicado en un cartel complementario).

**e) Circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario<sup>2228</sup>.**

**f) Conducir utilizando** cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido **u otros dispositivos<sup>2229</sup> que disminuyan la atención permanente a la conducción.**

---

en el estacionamiento en zonas de carga y descarga. Sin embargo, el RD 1056/2014 recoge los principios de autonomía personal e independencia de las personas, la participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad, la igualdad de oportunidades y la accesibilidad, que también figuran en el artículo 3 de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo Instrumento de Ratificación se publicó en el BOE núm. 96, de 21.04.2008. Esta convención entró en vigor, en España, el 03.05.2008 y los Estados Parte se comprometen a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos que en ella se reconocen. El TRLTSV debe respetar las medidas legislativas adoptadas para hacer efectivos los principios que figuran en un Tratado Internacional firmado y ratificado por España, mientras nuestro país no lo denuncie.

<sup>2226</sup> El TRLTSV en su art. 1 b) también considera la circulación de peatones y animales. Un agente puede sancionar a un vehículo estacionado en un paso rebajado, (situado muchas veces al principio y al final de un paso para peatones) porque ante la presencia de un invidente o una persona en silla de ruedas entiende que aquel constituye un riesgo para ese peatón (una persona en silla de ruedas se considera un peatón y descender por una acera sin rebaje es un riesgo mayor para él) o un obstáculo para la circulación, pero no lo puede hacer porque considere que es una zona exclusiva para personas con discapacidad, entre otros motivos, porque una acera rebajada no está dentro del catálogo oficial de señales de tráfico y el paso rebajado lo puede utilizar cualquier peatón. Pero al suponer un riesgo para las personas discapacitadas, que son peatones vulnerables según dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, que por otra parte se basa en el art. 13.1 TRLTSV, que exige al conductor un especial cuidado con los colectivos más frágiles, debiera siempre ser considerada una infracción grave.

También debiera ser infracción grave estacionar ocupando total o parcialmente otras superficies podotáctiles situadas en las aceras, como sucede con los patinetes abandonados sobre ellas. Estas superficies táctiles tienen también como misión indicarle a una persona invidente un cambio de nivel o la proximidad de la entrada a un edificio con peligro por presencia de escalones o rampas y no están necesariamente en las esquinas de las calles. Pero, ese estacionamiento sobre la acera no sólo acaba afectando a los invidentes sino también puede constituir un grave riesgo para otros peatones vulnerables ya que puede obligar a circular por la calzada a personas en sillas de ruedas, a personas mayores con carros de la compra, a menores con carritos de libros escolares, etc. Por ello, podemos afirmar que cualquier vehículo parado o estacionado en la acera puede constituir un grave obstáculo a la circulación y debiera ser sancionado también por infracción grave.

<sup>2227</sup> Vemos que este apartado d) especifica claramente que se considera infracción grave estacionar en una zona reservada para vehículos de personas con discapacidad, pero no tipifica como grave si se trata de otro tipo de vehículos y sin embargo, la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de la DGT (última versión 19.02.2020) considera infracción grave estacionar en una zona señalizada con la Señal S-17 siempre que tenga una silueta de un tipo de vehículo dentro o un cartel complementario y sea distinto del que conduce el conductor que pretende estacionar. Debiera considerarse como infracción leve, sino figura la silueta de una señal de discapacitados, al no estar tipificada como grave o muy grave.

<sup>2228</sup> Ver el Título II, Capítulo X (utilización del alumbrado) RGCir. Es importante no confundir alumbrado con dispositivos de señalización óptica (art. 16 RGV) ya que están diferenciados en los Anexos I y X de ese Reglamento. La redacción estaría mejor si dijese: "sin hacer uso del alumbrado cuando así esté previsto reglamentariamente".

<sup>2229</sup> Es una infracción también al art. 13.3 párrafo primero TRLTSV y al art. 116 RGCir. En el apartado 17 del Anexo II TRLTSV se señala que supone la detracción de 3 puntos del permiso de conducción.

Si se va leyendo un libro electrónico (otros dispositivos) sería una infracción grave sancionada con una multa de 200 € y si se va leyendo un libro impreso, la sanción serían 80 € (art. 13.2) si se considerase infracción leve, es decir si no se pudiese calificar como negligente la conducción, o 200 € si tuviese esa consideración (art. 10.2). Es difícil entender que, en algunos casos, se considerase más peligroso leer un libro electrónico que un libro impreso. Sería sancionable utilizar un auricular con micro por sistema bluetooth, que se utilizan en todo tipo de vehículos, ya que se introducen en el oído.

g) Utilizar, sujetándolo<sup>2230</sup> con la mano, o manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, conducir utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las anteriores, conducir utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como llevar en los vehículos mecanismos de detección de radares o cinemómetros.

<sup>2231</sup> (Otras situaciones que dificultan o impiden la visión del conductor).

---

Como ya vimos al comentar el art. 13.3) los "altavoces" que vienen de fábrica o que instalan algunos motoristas en sus cascos para comunicarse con el pasajero, no debería ser infracción:

- por no llevarlos introducidos en el oído y
- por no disminuir necesariamente la atención a la conducción, ya que equivaldría a mantener una conversación telefónica manos libres o a escuchar música en otro tipo de vehículo.

Otra excepción son los audífonos para las personas con discapacidades auditivas [debe figurar un código en el apartado 12 (observaciones) de su permiso de conducción], que no solamente los podrán llevar, sino que están obligados a utilizarlos cuando conduzcan.

<sup>2230</sup> Ahora basta con sujetar con la mano el móvil para que se considere infracción. Esto se hizo porque resultaba muy complicado para los drones captar el momento exacto del uso del móvil. De esta forma se evitan discusiones con los agentes o recursos alegando que no se estaba hablando en ese instante. Ese tipo de picaresca tiene larga tradición en nuestras normas y así en el metro de Madrid ya en el franquismo se habían colocado placas metálicas que decían "se prohíbe fumar o llevar el cigarro encendido".

<sup>2231</sup> El art. 13.2) TRLTSV y el 18 RGCir señalan que: "El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos", y el apartado 18.4) RGCir señala que son graves las infracciones a este precepto, pero acabamos de ver que los apartados f) y g) del art. 76 sólo consideran graves el uso de auriculares, de dispositivos móviles, de pantallas y de detectores de radar, con lo cual no tienen consideración de graves la colocación inadecuada de los pasajeros y también de objetos y animales, con lo cual de acuerdo al art. 75, al no estar tipificadas estas infracciones como graves o muy graves, pasarían a ser infracciones leves y, esa consideración es la que refleja el la Guía codificada de infracciones de tráfico.

Recordemos que conforme al art. 25 CE, nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento.

Esa exigencia del principio de legalidad también figura en el art. 25 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público "la potestad sancionadora de las Administraciones públicas, se ejercerá cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley.", y el art. 27 de esa misma ley, al referirse al "principio de tipicidad", establece que: "sólo constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones por una Ley"; en suma, que es necesario que la Ley determine qué concretas vulneraciones del ordenamiento se consideran infracciones administrativas.

h) <sup>2232</sup>No hacer uso<sup>2233</sup>, **o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón<sup>2234</sup> de seguridad<sup>2235</sup>, sistemas de retención<sup>2236</sup> infantil<sup>2237</sup>, casco y demás<sup>2238</sup> elementos<sup>2239</sup> de protección<sup>2240</sup> obligatorios.**

<sup>2232</sup> No utilizar los elementos de protección y dispositivos de seguridad es también una infracción al art. 13.4 TRLTSV y al art. 117 RGCir. En el Anexo II, apartado 18 figura que supone la pérdida de 3 puntos del permiso de conducción.

Quedaría mejor si pusiese: “No hacer uso del cinturón de seguridad, del casco y demás elementos de protección cuando así esté establecido reglamentariamente o no salvaguardar a los menores haciendo que utilicen los sistemas de retención infantil”. Téngase en cuenta que el art. 119 RGCir contempla varias excepciones en la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad.

En España se da el caso de que los taxistas están exentos, pero tal como indica un escrito de la Unidad de Normativa de la DGT de 1 de febrero de 2018, esa exención no se aplica a los conductores de vehículos VTC.

<sup>2233</sup>La página alemana <http://www.antenne.de>, de 04.01.2016 comenta el recurso de un padre que fue denunciado en Alemania porque su hija no llevaba puesto el cinturón de seguridad. El padre alegó que había abrochado correctamente a su hija pero que ésta lo desabrochó y que a él no se le puede exigir que esté continuamente pendiente, mientras conduce, de comprobar el estado del cinturón de la menor.

<sup>2234</sup> Directiva 2003/20/EC del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de abril de 2003 por la que se modifica la Directiva del Consejo 91/671/EEC sobre la aproximación de las leyes de los Estados miembro relativas al uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DOUE No L 115, 9.5.2003). Esta Directiva fue transpuesta mediante la modificación del RGCir por Real Decreto 965/2006, de 1 de setiembre.

<sup>2235</sup> El RGCir aclara que los cinturones de seguridad también tienen que llevarlos abrochados, entre otros, los pasajeros de los turismos. Se ha llegado a pensar en denunciar a los pasajeros de un turismo en los casos en que un helicóptero detectase que no llevaban cinturón, pero se descartó ante la ausencia de la obligación, por parte del conductor, de identificar a los pasajeros.

Lo que resulta factible es que el helicóptero capte a un pasajero de motocicleta sin casco y en ese caso podría sancionarse al conductor. Primero se identificaría al titular, éste se vería obligado a identificar al conductor y este último sería responsable, en cualquier caso, de que el pasajero circulase sin casco.

También sería interesante conocer si se podría sancionar doblemente a un pasajero por ir en la caja descubierta de una pick-up, lógicamente sin cinturón, y además haciéndolo en un lugar no autorizado.

El 09.11.2020 los medios se hicieron eco de una sentencia dictada por el Juzgado nº 33 de lo Contencioso-Administrativo de Madrid que estimó el recurso promovido por los servicios jurídicos de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) y **anuló una multa de doscientos euros y la detracción de tres puntos**, al confirmar la incompetencia del Jefe provincial de Tráfico para imponer una sanción a un conductor que fue fotografiado por una cámara de la DGT sin el cinturón de seguridad abrochado y al considerar que la fotografía tomada por un medio técnico no sometido a control metrológico no constituye prueba de cargo suficiente.

En primer lugar, argumentaban desde la defensa del sancionado que “la sanción impuesta adolecía de un **vicio sustancial de nulidad**”. En particular, anunciaban que desde el año 2013, el Jefe Provincial de Tráfico de Cuenca **había delegado** en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Centro Estrada de León), la competencia para sancionar este tipo de sanciones. Además, según sostiene el reciente pronunciamiento judicial, no consta “resolución alguna de avocación de competencias, por lo que no se respetan las normas que rigen el procedimiento”.

Respeto a la “foto-cinto” y su valor probatorio, debemos tener en cuenta que funcionan realmente como cámaras de alta velocidad capaces de realizar hasta 50 fotografías por segundo. En concreto, el dispositivo cuenta con un sensor que detecta cuándo se está aproximando un vehículo y, al pasar éste por un punto concreto, realiza hasta siete disparos sin flash. El punto de inicio para la toma de estas imágenes está estudiado para que se aprecie la **matrícula delantera del vehículo** y las plazas delanteras a través del parabrisas. Tomadas las 7 fotografías, un sistema informático con un algoritmo de reconocimiento de imágenes interpreta **si los pasajeros del vehículo están haciendo uso del sistema de seguridad o no**. Si tiene la menor sospecha de que hay pasajeros sin cinturón, el dispositivo envía estas imágenes al Centro Estrada de Tratamiento de Denuncias Automatizadas que la DGT tiene en León. De las 7 imágenes tomadas se seleccionan únicamente las dos más nítidas en las que se observe que no se lleva el cinturón puesto y se emite la **denuncia** correspondiente. Este sistema de captación de imágenes, denominado “foto-cinto”, estaba **fuera del control metrológico** y la DGT adjuntaba un informe técnico expedido por el Centro Español de Metrología para dar una cierta verosimilitud al sistema de sanciones utilizado. Tanto las imágenes aportadas como el informe del Centro Español de Metrología emitido, fueron cuestionados por la defensa jurídica del sancionado, por dos razones concretas:

a) porque la fotografía obtenida por un medio técnico no sometido a control metrológico no constituye una prueba de cargo suficiente para poder sancionar.;

b) y porque el informe expedido por el citado Centro Español de Metrología fue facilitado **un año antes** de que el Estatuto de este organismo incluyera entre sus funciones “la realización, a petición de las autoridades en materia de tráfico y seguridad vial, de ensayos voluntarios de equipos que aún fuera del ámbito del control metrológico estén relacionados con equipos, sistemas o partes de los mismos que si lo están, tales como los de captación y reproducción de imágenes”.

El fallo judicial aceptó todos los argumentos planteados por la defensa del sancionado. Tengamos en cuenta que en este caso el Centro de Tratamiento de Denuncias de León fue el que impuso la sanción, pero en realidad el que la firmó fue el Jefe Provincial de Tráfico de Cuenca. Por todo ello, el Tribunal anuló la sanción impuesta de doscientos euros y ordenó la oportuna devolución de los tres puntos detraídos al conductor sancionado.

<sup>2236</sup> La página <http://blog.bebitus.com/2018/06/silla-de-auto-con-airbags/#comment-27360> informa de que ya se ofrecen en el mercado sillitas infantiles con airbag y que las pruebas realizadas hasta la fecha han dado resultados muy positivos.

Se pueden instalar sillitas que detectan, mediante un sensor de peso, si un niño ha sido olvidado por uno de sus progenitores al cerrar el vehículo. En algún modelo, si aun así no hay reacción, a los 3 minutos suena una alarma y si no hay de nuevo reacción después de un tiempo prudencial, se desbloquea el cierre centralizado y se pone en marcha el aire acondicionado ya que el mayor peligro es por la elevada temperatura que puede alcanzarse en el interior del vehículo. La Agencia EFE en un despacho del 08 de agosto de 2015, informa que con una temperatura exterior de 35 grados se puede, en una hora, alcanzar 55 grados en el interior de un vehículo. Estos datos están contenidos en una investigación del RACC junto con su homólogo suizo TSC. Este estudio aconseja no meterse en un vehículo en cuyo interior la temperatura supere los 40 grados.

Ver: <https://www.indiegogo.com/projects/aneiros-smart-vehicle-child-seat-safety-system>.

En Italia, en 2018 hubo 10 fallecimientos de menores olvidados en el vehículo y la Cámara de Diputados y el Senado aprobaron la obligación de instalar en los vehículos, desde el 7 de noviembre de 2019, dispositivos conectados al ordenador del vehículo y al móvil de los padres para indicar la presencia de “bebé a bordo”. Se trata de prevenir el abandono en el vehículo de niños de edad inferior a 4 años. Se dispusieron beneficios fiscales para ayudar a las familias a instalarlos. Los modelos previstos consisten en sensores que se comunican con el móvil vía app o bluetooth y que envían alarmas sonoras y un mensaje indicando que el niño ha quedado en la sillita y que los adultos que los acompañaban se han alejado. La falta de instalación de estos dispositivos puede suponerle al conductor una multa de 81 a 326 € y la detracción de 5 puntos en su permiso. Si en el plazo de dos años vuelve a reincidir se contempla la retirada del permiso de conducir de 15 días a dos meses.

No es un tema banal ya que, según la Universidad Estatal de San José en California, desde 1998 hasta el 9 de setiembre de 2016 habían fallecido 661 niños en Estados Unidos, por golpes de calor dentro de un vehículo.

Estos datos están confirmados por la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), la Administración Nacional de Seguridad Vial norteamericana, que informa que durante los últimos 20 años, un promedio de 38 vidas se pierden cada año debido al calor dentro del vehículo. El problema se agravó en 2018 ya que ese año hubo 58 fallecimientos (<https://www.jdpower.com>).

En España no nos libramos de este horror y los medios de comunicación se hicieron eco el 03.10.2018 de la muerte de un bebé de 21 meses, olvidado por su padre durante horas mientras iba hacer un recado y sin percatarse de que no lo había dejado en la guardería.

La preocupación por el tema hace que esté contemplado en los códigos de circulación de los estados federales norteamericanos. Así en Florida, dejar a niños sin supervisión en un vehículo motorizado se considera extremadamente peligroso y los padres, tutores u otra persona responsable de un niño menor de 6 años no pueden dejarlo solo o sin supervisión durante más de 15 minutos con el vehículo apagado o durante cualquier período de tiempo si el vehículo motorizado está encendido.

Por su parte, el artículo 380 del Código de Seguridad Vial de Quebec indica que “nadie puede dejar sin vigilancia en un vehículo a un niño a su cargo de menos de siete años”. Está sancionado con 60\$, más gastos de trámite de 35\$.

La publicación digital [www.ideal.es](http://www.ideal.es) informa en su edición de 17.07.2018 que la Guardia Civil a través de twitter que si alguien ve a un menor solo en un vehículo en un día de calor, debe llamar al 112 y si fuese necesario debe romper el cristal.

En España tuvo amplio eco la información de la agencia Europa Press, 08 de agosto de 2018 sobre el fallecimiento de una bebé de 8 meses en Mallorca tras pasar varias horas olvidada, bajo el calor, en un turismo. Debiera pensarse que dejar a un anciano puede suponerle también un grave riesgo de golpe de calor.

En el caso de una mascota romper la ventanilla o forzar la cerradura del vehículo para salvarla supone un atentado contra la propiedad privada. Debe llamarse a la policía para que los agentes comprueben que el animal está en peligro y lo liberen. El **propietario del perro encerrado** en el vehículo puede ser castigado por **maltrato animal** en base al Código Penal. Su art. 337 bis) contempla que “El que abandone a un animal doméstico en condiciones en que pueda peligrar su vida o integridad será castigado con una pena de multa de uno a seis meses”.

La Voz de Galicia publicó el 20.07.2019 que la policía local de Marín (Pontevedra) fue avisada por algunos viandantes sobre dos perros que agonizaban dentro de un turismo debido al calor. Después de tratar de localizar al propietario y no conseguirlo, rompieron una ventanilla para rescatarlos, los empaparon de agua y los trasladaron a un centro veterinario donde uno de ellos se recuperó, mientras el otro quedó en observación.

En otros lugares como en el estado norteamericano de Florida es legal romper la ventanilla de un coche si un animal está en peligro inminente de muerte por golpe de calor. En esos casos se debe llamar antes o inmediatamente después a la policía.

<sup>2237</sup> La Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, modifica y cambia el nombre de la Directiva 91/671/CEE, que pasa a denominarse: "Directiva del Consejo de 16 de diciembre de 1991 relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos" (abandonando el límite anterior de 3.500 kg). Esta Directiva fue modificada de nuevo por la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014. Existe una versión consolidada en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:01991L0671-20140320&from=EN>

Ahora establece en su art. 1 que **son obligatorios los cinturones y los dispositivos de retención en todos los vehículos de motor de las categorías M (M1, M2 y M3) de transporte de personas y N (N1, N2 y N3) de transporte de mercancías**, en todos los casos con un peso máximo que supere 1 tonelada y que tengan una velocidad máxima por construcción superior a 25 kilómetros por hora.

Los dispositivos de retención para niños los divide en cinco "grupos de masa":

- a) el grupo 0 para niños que pesen menos de 10 kg;
- b) el grupo 0 + para niños que pesen menos de 13 kg;
- c) el grupo I para niños que pesen entre 9 kg y 18 kg;
- d) el grupo II para niños que pesen entre 15 kg y 25 kg;
- e) el grupo III para niños que pesen entre 22 kg y 36 kg.

También indica que "Los dispositivos de retención para niños serán de dos clases:

- a) **la clase integral**, que comprende una combinación de correas o elementos flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de regulación, piezas de fijación y, en algunos casos, una silla suplementaria y/o una pantalla de impacto, que pueden anclarse por medio de su propia correa o correas integrales;
- b) **la clase no integral**, que puede comprender un dispositivo de retención parcial, el cual, empleado en combinación con un cinturón de seguridad para adulto que rodee el cuerpo del niño o sujete el dispositivo en el que esté colocado el niño, constituya un dispositivo completo de retención para niños.

Igualmente, se debe consultar el Reglamento núm. 129 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE): Prescripciones uniformes relativas a la homologación de sistemas reforzados de retención infantil utilizados a bordo de vehículos de motor (SRI) (DOUE núm. 97, de 29.03.2014) y la Orden IET/1105/2014 del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, de 26 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos, y en donde se indica que la norma ECE R129 ("**talla-i**") es opcional (BOE núm. 168, de 30 de junio de 2014).

Hasta el momento, para que un asiento infantil pudiera ser utilizado en España (y en toda la UE) tenía que aprobar las pruebas incluidas en la norma de homologación ECE R44/04.

La norma R129 es la nueva regulación europea destinada a hacer los asientos infantiles más seguros. La primera fase de esa norma es la implementación de la "**talla-i**" (i-size) con el objetivo de simplificar el proceso de elección y uso de las sillitas infantiles, haciéndolas más universales y sencillas de usar. Está destinada a mantener los niños más tiempo viajando en sistemas de retención infantil orientados hacia atrás, a mejorar la protección en caso de impacto lateral y a facilitar que sea más fácil ajustar los asientos correctamente.

La norma R129 todavía no está completamente desarrollada por los expertos en seguridad vial, los legisladores, los fabricantes de asientos y los fabricantes de automóviles por lo que seguirán apareciendo modificaciones durante los próximos años.

No es obligatorio sustituir los asientos para adaptarlos a la nueva norma y durante varios años seguirán conviviendo la norma R129 con la actual R44/04, que seguirá teniendo validez. Por ello se pueden continuar utilizando los actuales vehículos y los fabricantes pueden seguir vendiendo unidades que no cuenten con asientos "**talla-i**" siempre que cumplan con la norma R44/4. A partir de la fecha que se establezca como límite sólo se permitirá vender asientos adaptados a la nueva norma.

**i-Size** (sistemas de retención infantil ISOFIX universales e integrales) es la denominación de un nuevo sistema de regulación de sistemas con nuevos procedimientos de análisis y de uso, con el objeto de mejorar la seguridad infantil. No se trata de una denominación comercial, sino un nuevo procedimiento de homologación. Entró en vigor el 09.07.2013.

Las principales novedades de la nueva norma de homologación ECE R129 son:

- Los SRI pasan a estar clasificados por altura, una medida que, según los expertos, resulta más intuitiva y con menos probabilidad de error, ya que evitaría que los niños fueran cambiados de grupo demasiado pronto como ocurre con la clasificación por peso.
- La nueva normativa obliga a los fabricantes a que sus productos superen unas duras y exigentes pruebas en colisiones frontales y laterales, añadiendo una nueva prueba de choque lateral. Además, los nuevos Sistemas de Retención Infantil ya son compatibles con los airbags de cortinilla que se montan en los laterales del vehículo y que evitan que la cabeza del menor salga del SRI y pueda quedar atrapada entre las cortinillas y las puertas.
- Establece, además, que el sistema de sujeción para sillitas ISOFIX **ya no es obligatorio para las sillas de automóviles para niños de 100 a 150 cm**, sino que será opcional, es decir, puede o no usarse Isofix, pero en cualquier caso es obligatorio utilizar alzador con respaldo. Esto es debido a las mejoras que incorporan los vehículos en sus propios cinturones de seguridad.
- Otra de las novedades hace referencia a los elevadores. Así **la R129 no permitirá elevadores sin respaldo**, ya que estos son desaconsejados por los expertos, de tal manera, que todos los elevadores con norma R129 vendidos a partir del verano de 2017 deberán contar con respaldo. Se prescinde de la clasificación en función de grupos 0/0+/I/II/III (y sus correspondientes intervalos de peso) y cada asiento simplemente indicará la talla (estatura) y peso máximo de los niños que puedan usarla: algo parecido a como se seleccionan las tallas de la ropa de los niños.
- Se garantiza que todos los asientos orientados hacia atrás puedan ser utilizados, al menos, hasta los 15 meses de edad, obligando a los menores hasta esa edad, a viajar en esas condiciones. Incluso algunos nuevos asientos de “**talla-i**” permitirán que los niños puedan viajar de esa forma hasta que tengan 4 años si es el deseo de sus padres. Con ello se promueve el uso de asientos infantiles orientados hacia atrás, una orientación mucho más segura en carretera para los niños que viajar mirando hacia adelante. No es ese el caso en el tráfico urbano donde se producen muchos alcances.
- Se determinan unas dimensiones máximas del asiento infantil y unas dimensiones mínimas de las plazas de los vehículos automóviles, de modo que un asiento que haya sido homologado según esta norma “**talla-i**” pueda ser usado en cualquier plaza de “**talla-i**” de los vehículos. De este modo, ya no sucederá como con la actual normativa ECE R44/04, en la que había asientos universales, semi-universales para ciertos modelos de vehículos, específicos... En el caso de la ECE R129, todos los asientos serán “universales” y podrán usarse en todos los vehículos que cuenten con plazas “**talla-i**”.
- Los asientos infantiles “**talla-i**”, homologados según la nueva norma ECE R129, mostrarán también el logo siguiente, con la letra “**i**”:



- Por otro lado, las plazas de los vehículos que cumplan con las dimensiones “**talla-i**”, permitirán que se pueda instalar en ellas cualquier asiento infantil “**i-size**”.

<sup>2238</sup> Observemos como la normativa de tráfico discrimina a conductores que hacen exactamente lo mismo. Un conductor de bicicletas, si desciende de su bicicleta, en una vía interurbana, porque le pincha una rueda, no tiene que ponerse el chaleco reflectante de alta visibilidad.

El art. 43 del TRLTSV dice que el conductor de una bicicleta tiene que llevar alguna prenda reflectante cuando circule por vía interurbana y sea necesario el uso del alumbrado. Así que puede circular sin ningún tipo de prenda que ayude a informar de su presencia. Y si no es necesario el alumbrado, ni siquiera es infracción leve.

Dado que el art. 77 del TRLTSV que estamos comentando, señala que es infracción grave no hacer uso de “demás elementos de protección”, nos encontramos con la necesidad de saber cuáles son “demás elementos de protección”.

En el caso del chaleco reflectante lo sabemos porque su utilización está contenida en el art. 118 RGCir donde se ocupa de “Cascos y otros elementos de protección”.

Con lo que se produce una gran discriminación entre los conductores de vehículos de motor y los que no lo son (ciclistas, conductores de VMP y conductores de vehículos a tracción animal) ya que, aunque hagan lo mismo, es decir, descender del vehículo en una carretera interurbana, unos son sancionados por incumplir el art. 118.3 RGCir y otros no reciben ningún tipo de sanción al no estar tipificada la infracción.

La compañía de seguros afectado por una indemnización a un ciclista podría negarse a pagar toda la indemnización que le correspondiese alegando que no lleva el equipo de protección individual adecuado.

**i) Circular con menores de doce años<sup>2241</sup> como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores<sup>2242</sup> en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido<sup>2243</sup>.**

---

*Al no figurar el triángulo de señalización entre los “demás elementos de protección” su falta o inadecuada colocación sería una infracción leve.*

<sup>2239</sup> *Sería conveniente que el Reglamento General de Circulación en su art. 118 ampliase y aclarase cuáles son esos elementos de protección a los que se refiere la Ley.*

*El RGV exige en su Anexo XII, apartado 1.b) que los turistas lleven un chaleco reflectante de alta visibilidad, certificado según el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, (derogado mediante el Real Decreto 542/2020, de 26 de mayo, por el que se modifican y derogan diferentes disposiciones en materia de calidad y seguridad industrial). por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual, que exige el marcado CE, y que deberá ser conforme con la norma UNE EN 471, **mínimo clase 2** (tanto en superficie mínima de materiales como en nivel de retroreflexión de las bandas).*

*Esa exigencia está también contemplada en el art. 118.3 RGCir, aunque para la circulación nocturna contemplada en el su art. 123 se refiere a “un elemento luminoso o retroreflectante homologado” en lugar de volver a emplear el término “chaleco”.*

*Para conocer sus colores y sus clases debemos ir a la nota técnica de prevención “NTP 718: Ropa de señalización de alta visibilidad”, que permite 3 colores: amarillo, rojo anaranjado y rojo. Debe llevar como material reflectante, dos bandas plateadas, de al menos 5 cm, que proporcionan una alta visibilidad durante la noche.*

*Las prendas de clase 2 están pensadas para situaciones en las que los vehículos se aproximan a velocidades superiores a 40 Km/h.*

*Desde el 20.11.2016 en Francia es obligatorio que los conductores y pasajeros de ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuadriciclos de motor conduzcan con guantes.*

<sup>2240</sup> *Cuando el infractor es menor de edad, el pago de la multa corresponde solidariamente a sus padres o tutores. A diferencia de otros casos, la responsabilidad nunca es del menor. Los padres o tutores legales están obligados a velar a los menores a su cargo, de acuerdo con los art. 154 y 269 del Código Civil.*

<sup>2241</sup> *El artículo 12.2) del RGCir establece que “2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar (el Reglamento UE 168/2013 permite que viajes 2 personas en el sidecar) de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:*

*a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.*

*b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.*

*En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.*

*3. Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior”.*

*Este artículo no limita la edad del pasajero del sidecar ya que sólo exige casco, o en el caso de contar con estructura de autoprotección, cinturón de seguridad, aunque nada impediría que también pudiese llevar casco.*

<sup>2242</sup> *Al recalcar la palabra “menores” debemos entender que sería infracción leve, al no estar tipificada como grave que un adulto vaya de pasajero acompañando a un conductor de ciclomotor sin que éste tenga dos plazas.*

<sup>2243</sup> *Debería añadir “reglamentariamente”. Supone una infracción al art. 13.4 párrafo segundo TRLTSV.*

- j) No respetar<sup>2244</sup> las señales<sup>2245</sup> y órdenes de la autoridad<sup>2246</sup> encargada de la regulación,<sup>2247</sup> ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.**
- k) No respetar la luz roja de un semáforo<sup>2248</sup>.**
- l) No respetar la señal de stop o la señal de ceda el paso<sup>2249</sup>.**

<sup>2244</sup> Supone asimismo una infracción al art. 53 TRLTSV y al art. 132 RGCir. El apartado 15 del Anexo II TRLTSV establece que esta infracción implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción. En algunos países, como es el caso de Argentina, la Ley de Tránsito establece expresamente que “Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones”.

<sup>2245</sup> En algunos lugares, como en el estado de California, incluyen como infracción no obedecer las indicaciones de los bomberos.

<sup>2246</sup> El quebrantamiento de la inmovilización o depósito pudiera ser constitutivo de delito de desobediencia grave a Agente de la Autoridad (art. 556 de la Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal, castigado con la pena de 3 meses a 1 año de prisión o multa de 6 a 18 meses), o de infracción grave a la Ley Orgánica 4/2015, de Protección de la Seguridad Ciudadana (art.36.6, “La desobediencia o la resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones, cuando no sean constitutivas de delito”...que puede llevar aparejada sanción de multa de 601 a 30.000 euros y sanción accesoria), o de infracción grave a la Ley 29/2003, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, (art.140.7, que puede llevar aparejada sanción de multa de 4.601 a 6.000 Euros).

Pero dado que la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 31, sobre normas concursales, dispone que “Los hechos susceptibles de ser calificados con arreglo a dos o más preceptos de esta u otra Ley se sancionarán observando las siguientes reglas: a) El precepto especial se aplicará con preferencia al general...”, debe entenderse que se debería considerar infracción administrativa grave, de acuerdo con el art. 76.j) del TRLTSV.

<sup>2247</sup> El artículo 143 del RGCir dispone: “1. Los agentes de la autoridad responsable del tráfico que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche, y sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía.

Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el apartado 4 de este artículo, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros”.

También señala: “3. Los agentes podrán dar órdenes o indicaciones a los usuarios mientras hacen uso de la señal V-1 que establece el Reglamento General de Vehículos, a través de la megafonía o por cualquier otro medio que pueda ser percibido claramente por aquéllos. ...”

<sup>2248</sup> El apartado 10 del Anexo II TRLTSV señala que no detenerse en un semáforo con la luz roja encendida implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción.

En este apartado, en el anterior y en el siguiente no se entiende que no se considere su incumplimiento como infracciones muy graves. Podría comprenderse en el caso de no respetar la señal de “Ceda el Paso” o la orden del agente de reducir la velocidad, pero no obedecer el resto de las ordenes de los agentes, no respetar un “stop” o saltarse un semáforo son conductas que sólo pueden ser calificadas como temerarias. En estos tres últimos casos además nos encontramos con que el conductor al estar obligado a detenerse, tendría una velocidad máxima de “0 km/h”, con lo que, si en ese momento, circula por una vía urbana a más de 60 km/h y mantiene o supera esa velocidad, estaría cometiendo un delito contemplado en el artículo 379.1 C.P.

Esta incongruencia en la valoración del peligro que suponen ciertas conductas de riesgo se nota más al comprobar que se restan la misma cantidad de puntos por “Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida” que por “No respetar las señales o las órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico”, con lo que saltarse un semáforo o un stop tiene la misma pérdida de puntos que no respetar un ceda el paso o no aminorar la velocidad cuando lo ordene un agente.

<sup>2249</sup> Implica la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción (Apartado 10 del Anexo II TRLTSV). El artículo 56.5) del RGCir, establece: “5. En las intersecciones de vías señalizadas con señal de «ceda el paso» o «detención obligatoria o stop», previstas en los artículos 151 y 169, los conductores cederán siempre el paso a los vehículos

**II) <sup>2250</sup>Conducir un vehículo siendo titular de una autorización que carece de validez<sup>2251</sup> por no haber cumplido<sup>2252</sup> los requisitos<sup>2253</sup> administrativos exigidos reglamentariamente<sup>2254</sup> en España.<sup>2255</sup>**

<sup>2256</sup> (Conducir un vehículo con una licencia o permiso caducados).

que transiten por la vía preferente, cualquiera que sea el lado por el que se aproximen, llegando a detener por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente”.

Llama la atención la deficiente redacción de la señal de “ceda el paso” que existe en el art. 132 RGCir:

R-1. Ceda el paso. Obligación para todo conductor de ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse.

Esta definición contiene dos obligaciones:

- a) Ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime.
- b) Obligación de ceder el paso “al carril”. No indica que tenga que cederse a los vehículos que circulan por él. Si hubiera querido decir esto último, tendría que poner “o por el carril”.

<sup>2250</sup> No se entiende porque no se utiliza el apartado “ch” y sí el “II”. La decisión de adoptar el orden alfabético latino universal se tomó en el X Congreso de la Asociación de Academias de la Lengua Española, celebrado en 1994, y viene aplicándose desde entonces en todas las obras académicas. En ese congreso se decidió excluir definitivamente del abecedario los signos **ch** y **II**, ya que, en realidad, no son letras, sino dígrafos, esto es, conjuntos de dos letras o grafemas que representan un solo fonema.

Este apartado parece estar dirigido a los conductores extranjeros, ya que, de no ser así los demás apartados también dirían “en España”, es decir, por ejemplo, “conducción negligente en España”.

<sup>2251</sup> Supone una infracción al art. 59 TRLTSV (exigencia de permiso y que sea válido) y a lo dispuesto en el art. 12 RGCond: “4. El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente”.

Al no estar tipificada claramente como grave, sería leve. Tampoco se podría considerar como infracción muy grave lo señalado en el art. 77 k): “Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente.”, ya que el permiso se tiene, aunque esté caducado y no sirva para conducir.

<sup>2252</sup> Es decir, si obtuvo un permiso B en su país con 17 años y ahora tiene 18, no podría conducir en España, porque en su día no cumplió los requisitos que se exigen en España.

<sup>2253</sup> Los requisitos siempre son previos a la obtención del permiso o licencia o cualquier otra autorización administrativa que se necesite para conducir, como la tarjeta CAP o la tarjeta ADR.

<sup>2254</sup> Véase Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre, sobre el permiso de conducción (DOUE núm. L 403, de 30 de diciembre) así como la Decisión 2014/209/UE de la Comisión, de 20 de marzo, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (DOUE núm. L 120, de 23 de abril) y la Comunicación Interpretativa de la Comisión sobre los permisos de conducción comunitarios (2002/C 77/03) (DOUE núm. L 77, de 28 de marzo de 2002), así como los artículos 15 a 23 del RGCond.

Véase Instrucción 15/C-118, de 15 de enero de 2015, sobre “Aplicación del Reglamento General de Conductores – Renovación de permisos de conducción comunitarios”.

Véase la Instrucción 15/S-136, de 9 de marzo de 2015, referida a la infracción al artículo 15 del Reglamento General de Conductores, obligación de renovar el permiso comunitario de conducción para los residentes en España”, según la cual, “2. (E) Titular de un permiso de conducción comunitario con una vigencia indefinida o superior a 15 (o a 5 años en el caso de permisos del grupo 2), con residencia legal en España obtenida con fecha posterior a 19 de enero de 2013 deberá renovar su permiso de conducción a partir del día en que se cumplan el periodo de dos años de residencia en España.

Por otra parte, también deberán renovar su permiso de conducción aquellos residentes legales titulares de permisos comunitarios que tengan su permiso caducado o próximo a caducar.

<sup>2255</sup> Cuando no hayan existido en el país que expidió el permiso las mismas exigencias que en ese momento había en España, tal como señala la redacción de este apartado “por no haber cumplido los requisitos administrativos exigidos reglamentariamente en España”, lo que implica que numerosos conductores de países de fuera del Espacio Económico Europeo, serían denunciados y sancionados.

<sup>2256</sup> No parece que el punto “II” se pueda aplicar a conducir con la licencia o permiso caducados a los conductores del Espacio Económico Europeo, ya que en su día lo obtuvieron con los requisitos administrativos reglamentarios semejantes a los exigidos en España.

Tampoco parece que se pueda aplicar el art. 77.k) por carecer del permiso correspondiente, ya que el permiso está simplemente caducado, pero no ha sido retirado o intervenido, es decir, no se carece del mismo. Por ello podría ser simplemente una infracción leve al no estar tipificada claramente como infracción grave o muy grave.

**m) Conducción negligente<sup>2257</sup>.**

**n) Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios<sup>2258</sup> o accidentes, o que obstaculicen la libre circulación<sup>2259</sup>.**

---

La infracción sería contra el art. 15.4 RGCond, que establece: "El titular de un permiso de conducción expedido en uno de estos Estados (Espacio Económico Europeo) 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".

Aunque el Anexo II del TRLTSV señala: 8. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello y lleva aparejada la pérdida de 4 puntos no parece que sea de aplicación en este caso.

El titular y el conductor del vehículo deben saber que conducir con un permiso caducado haría que la compañía de seguros exigiese al conductor que se hiciese cargo de los daños en caso de accidente.

<sup>2257</sup> Consiste en la omisión o falta de prudencia o cuidado y atención necesarias para evitar todo daño propio o ajeno. La infracción está explicada en el art. 10.2 TRLTSV y figura también en el art. 3.2 RGCir.

La Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1 de octubre de 1914 dictando disposiciones especiales para la vigilancia en las travesías, señalaba, en su punto 3, que los peones camineros, actuando como guardias jurados y agentes de la autoridad, **debían denunciar ante la Alcaldía** a los vehículos cuyo conductor "**vaya descuidado o dormido** o sin el farol encendido" desde la puesta a la salida del sol.

La conducción negligente debe estar explicada en el boletín de denuncia y no supone la retirada de puntos.

Se considera también conducción negligente frenar bruscamente poniendo en riesgo a los vehículos que circulan detrás, aunque se debiera permitir hacerlo cuando no existe una alternativa mejor.

Este artículo debiera considerar también como negligente la conducción peligrosa por impericia, es decir aquella que es producto de la falta de conocimientos o de práctica en la conducción y que se puede dar cuando un conductor es novel o lleva mucho tiempo sin conducir.

En Alemania, está expresamente prohibido frenar bruscamente sin justificación (art. 4 StVO). También sanciona a quien acompañe a un grupo de niños permitiendo que algunos circulen por la calzada en lugar de hacerlo por la acera (art. 49 StVO).

<sup>2258</sup> También es una infracción al art. 12, apartados 2 y 4 TRLTSV y al art. 6 RGCir. Conviene destacar que mientras estos dos artículos incluyen como infracción "poner en peligro la seguridad vial", este apartado n) del art. 76 ignora esto y lo sustituye por "obstaculizar la libre circulación" y no es lo mismo, ya que se puede obstaculizar la circulación sin poner en peligro la seguridad vial.

El Anexo II, apartado 9 TRLTSV indica que supone la pérdida de 4 puntos. Habrá que trasladar a las autoridades judiciales, los casos en que los hechos puedan ser constitutivos de los delitos que figuran en los art. 351 y siguientes (incendios) y 385 del Código Penal.

<sup>2259</sup> Supone la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción (Apartado 9 del Anexo II TRLTSV). Al no hacer referencia ninguna al tamaño del objeto, un conductor que arrojar a la vía un contenedor sólo sería sancionado con un máximo de 200 € por el TRLTSV. Por eso además de aclarar la gravedad del riesgo que suponen los diferentes objetos debiera diferenciarse entre "arrojar" y "dejar caer, por descuido o por estar mal sujeto" un objeto a la vía. Arrojar siempre implica dolo y pasaría a ser de aplicación el artículo 385 del Código Penal.

El verdadero alcance del tipo delictivo dependerá de la interpretación que se conceda al "requisito": creación de un grave riesgo para la circulación. No es suficiente con que se cree algún tipo de incomodidad para el tráfico ni tampoco que se obstaculice.

En esta línea, la SAP de Lleida núm. 493/2000, de 8 de noviembre, considera que no es subsumible en el artículo 385 la conducta de quien obstaculiza el paso de una de las calles de un polígono industrial mediante la colocación de grandes piedras de hormigón, porque los testigos enfatizaron más las molestias generadas por el corte de la vía que el posible peligro para la circulación.

Véase el art. 12.2 del TRLTSV. Si se arrojase, por ejemplo, un papel y el hecho no afectara a la seguridad vial tendría la consideración de infracción leve.

ñ) **No mantener la distancia de seguridad**<sup>2260</sup> con el vehículo precedente.<sup>2261</sup>.

---

<sup>2260</sup> *Supone asimismo una infracción al art. 22 del TRLTSV y al 54.1 RGCir. El apartado 16 del Anexo II TRLTSV señala que implica la detracción de 4 puntos del permiso de conducción.*

*Para calcular la distancia correcta hay que tener en cuenta la velocidad, las condiciones de frenado y la adherencia. La DGT recomienda multiplicar por dos la distancia de seguridad cuando el suelo está mojado o está lloviendo.*

*En muchos de los nuevos modelos de automóviles viene instalado el sistema ACC (Adaptive Cruise Control), traducido en español como "Control de Crucero Adaptativo". Cuenta con una serie de radares que se encargan de detectar si un vehículo que circula por delante lo hace a una velocidad inferior. En ese caso automáticamente el sistema alerta al conductor del peligro y reduce la velocidad del vehículo actuando sobre el sistema de frenos, de forma que se mantiene la distancia de seguridad que haya sido predeterminada. Una vez que el carril queda libre, el sistema acelera el vehículo hasta la velocidad que se haya programado.*

<sup>2261</sup> *No debiera limitarse a indicar "con el vehículo precedente" ya que la distancia lateral puede ser muy importante, por ejemplo, en el caso de los vehículos de dos ruedas.*

*Además, el zigzaguear entre vehículos también debiera ser denunciado por no respetar la distancia de seguridad, aunque se puede calificar de conducción negligente o incluso temeraria.*

*El artículo 54 del RGCir también incluye como infracción grave el que un conductor no mantenga fuera de poblado una distancia con el vehículo que le precede que le permita ser adelantado con seguridad.*

*Si en una rampa está un vehículo detenido por otros vehículos, una señal de stop o un semáforo en rojo y al arrancar se va hacia atrás y colisiona con un vehículo situado detrás, este último no sería culpable por no mantener la distancia de seguridad, ya que el art. 13 del TRLTSV (Normas generales de conducción) señala que el conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo y al fin y al cabo el que golpea es el vehículo que está delante y el que está detrás siempre mantiene la misma distancia de seguridad y por ello no sería de aplicación el art. 22.2 de la Ley.*

*En Alemania circular demasiado cerca del vehículo que va delante por el mismo carril puede ser un delito de coacción castigado por el art. 240 del Código Penal.*

**o) <sup>2262</sup>Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas<sup>2263</sup>reglamentariamente establecidas<sup>2264</sup>, salvo que sea calificada como muy**

<sup>2262</sup> Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español (BOE núm. 137, de 9 de junio).

El artículo 7.3 del Real Decreto 920/2017, determina que la inspección previa a la matriculación y la periódica que corresponde a los vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Parque Móvil del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas se podrá llevar a cabo por los propios organismos encargados de su mantenimiento y utilización. Para hacer realidad esto, se han publicado las siguientes disposiciones;

- Orden PCI/881/2019, de 2 de agosto, por la que se regula la inspección técnica de los vehículos de la Dirección General de la Policía (BOE núm. 192, de 12 de agosto).
- Orden PRE/92/2010, de 22 de enero, por la que se establecen las normas para la Inspección Técnica de Vehículos Automóviles y Remolques de la Guardia Civil (BOE núm. 25, de 29 de enero).
- Orden de 14 de abril de 1999 por la que se regula la Inspección Técnica de los Vehículos del Parque Móvil del Estado (BOE núm. 95, de 21 de abril).
- Orden de 13 de noviembre de 1996 por la que se establecen las normas para la inspección técnica de vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas (BOE núm. 280, de 20 de noviembre).

<sup>2263</sup> Los defectos observados, en un vehículo mientras circula, son sancionados por los agentes de tráfico como infracciones graves o muy graves. Esas infracciones y su correspondiente sanción aparecen en la Guía Codificada de Infracciones que actualiza regularmente la DGT.

Este apartado sería de aplicación, por ejemplo, cuando se carezca, por avería, de alguna luz de freno, de cruce o se circule con neumáticos que tengan menos de 1,6 mm de profundidad en sus ranuras. Sin embargo, ni la normativa ni la Guía codificada de Tráfico sancionan ir con los neumáticos inflados por debajo o por encima de la recomendación del fabricante.

Debemos tener en cuenta que la profundidad de 1,6 mm que exige el Apartado II del Anexo VII del RGV sólo se aplica a las categorías de vehículos M1, N1, O1 y O2, es decir, están excluidas las motocicletas y los ciclomotores. Estas categorías figuran en el Reglamento (UE) núm.2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018.

Es curioso que los agentes de tráfico no pueden sancionar a un motorista si le queda algo de dibujo en las ruedas, pero si tiene que pasar la ITV, la inspección resultará desfavorable y si circula sin haber solucionado los defectos ni pasado favorablemente una nueva inspección, el agente sí que le podrá sancionar ya que un vehículo con la ITV desfavorable no puede circular. Según la Guía codificada de Infracciones de Tráfico, circular con un vehículo cuya inspección técnica ha resultado desfavorable, es una infracción grave y es muy grave si circula habiendo transcurrido más de dos meses sin volver a pasar la inspección.

También podría ser inmovilizado por el art. 104 a y b) del TRLTSV:

- a) El vehículo (...) o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación (si circula sin haber sido subsanadas las deficiencias detectadas en la ITV y realizado una nueva inspección con resultado favorable, se vulneran las condiciones para circular).**
- b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.** (Una vez que la ITV consideró desfavorable la falta de dibujo en la banda de rodadura de una moto, los agentes de tráfico ya podrían inmovilizarla si sigue circulando en esas condiciones).

Por su parte el **“Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones ITV”** que actualiza también regularmente el Ministerio de Industria (última versión vigente desde el 01.06.2021), detalla lo que se considera un defecto leve, grave y muy grave en el estado del vehículo cuando es inspeccionado en una estación ITV. Sería muy interesante que coincidiesen las apreciaciones de las estaciones ITV con la sanción que luego se aplica en las vías públicas.

Según el punto 8.3 de este Manual, salvo la existencia de cables al descubierto, grietas o un peligro de reventón inminente, lo que se considera un defecto muy grave (asociado a una infracción de igual tipo con 500 € de multa), cualquier defecto como una ampolla, un desgaste irregular o excesivo, la inexistencia de marcas de homologación o unas dimensiones incorrectas, entre otras muchas situaciones, se consideran defectos graves castigados con 200 € de multa.

<sup>2264</sup> Sería, por ejemplo, no llevar rueda de repuesto o kit antipinchazos en un turismo. Sin embargo, no está prevista ninguna sanción por no llevar una rueda de repuesto para el remolque, aunque naturalmente estás ruedas también se pinchan. El Anexo XII, apartado 1 señala que sólo tienen obligación de llevar esta rueda los turismos, así como los vehículos mixtos y los automóviles destinados al transporte de mercancías, estos dos últimos de masa máxima autorizada no superior a 3.500 kg, excepto los vehículos de tres ruedas y cuatriciclos.

grave<sup>2265</sup>, así como las infracciones relativas a las normas<sup>2266</sup> que regulan la inspección técnica de vehículos<sup>2267</sup>.

---

*Estos vehículos también serían denunciados si no llevasen los triángulos de preseñalización de peligro o careciesen de chalecos de alta visibilidad.*

*Este apartado también es utilizado en la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico para calificar como grave llevar instalada una protección de la carga que pueda dañar a los ocupantes en caso de ser proyectada, en un vehículo autorizado para transportar simultáneamente personas y carga, o bien por carecer de dicha protección. Este apartado debiera aclarar que no se considera que un vehículo circula, hasta la primera salida, incumpliendo las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas cuando lo hace por una autovía o autopista a velocidad anormalmente reducida a causa de una avería.*

<sup>2265</sup> *Es curioso que siendo una infracción grave **no diga** “que incumpla **gravemente** las condiciones técnicas” y reserve esta redacción para el art. 77.II) **donde debería decir “especialmente graves”**.*

<sup>2266</sup> *La Instrucción 10/VS de la Dirección General de Tráfico de fecha 14 de abril de 2010, referida a la retirada de los permisos y licencias de circulación por tener la inspección técnica de vehículos caducada indicó que a partir del 01 de mayo de 2010, fecha de entrada en vigor de la Instrucción, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico deberán sustituir y entregar al conductor el nuevo modelo de volante cuando sorprendan a un vehículo que no haya pasado la correspondiente inspección técnica. La principal novedad de la instrucción es que a partir de primeros de mayo de aquel año los agentes debían dejar de retirar el permiso o la licencia de circulación de los vehículos para su remisión a la Jefatura Provincial de Tráfico en los casos en los que la inspección técnica se encontrase caducada. Lo que no deja de sorprender ya que una Instrucción modifica el contenido de un Reglamento contrariando el principio de jerarquía normativa.*

<sup>2267</sup> *Es difícil de entender que se sancione con el mismo importe a un ciclomotor que a un autobús o a un camión por tener la ITV caducada cuando circula.*

- p) Incumplir la obligación de todo conductor<sup>2268</sup> de verificar que las placas de matrícula<sup>2269</sup> del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación<sup>2270</sup>.
- q) No facilitar al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tenga encomendadas su identidad, ni los datos del vehículo solicitados por los afectados<sup>2271</sup> en un accidente de circulación, estando implicado en el mismo.

---

<sup>2268</sup> Esta infracción figura también en el art. 10.2 TRLTSV. No debieran figurar en la ley disposiciones que nadie cumple y por las que nadie es sancionado. Si un conductor inicia la marcha desde una plaza de estacionamiento en la calle, un agente que observase que no ha comprobado que las matrículas de su vehículo están legibles tendría que denunciarlo y no lo hace porque aplica el sentido común y entiende que lo que se debe denunciar es que no estén legibles, no el hecho de no comprobar este extremo.

<sup>2269</sup> La escasa cuantía económica que supone esta infracción grave y el hecho de poder pagarla con descuento puede invitar a conductores incívicos a circular a gran velocidad, después de hacer ilegible la matrícula, por lugares donde están situados radares fijos. Si son detectados y no los paran, evitan pagar por exceso de velocidad. (Hay que tener en cuenta que los sistemas de vigilancia del tráfico se basan en la lectura de la placa de matrícula o la fotografían) y si los paran y son denunciados, retiran aquello que impide leer la matrícula y pueden seguir circulando.

Sin embargo, la DGT informó a los agentes de tráfico que si estimaban que la matrícula había sido ocultada a propósito, podían acogerse al artículo 65.5h) de la LTSV [ahora el 77h) del TRLTSV] donde se señalaba que era una infracción muy grave "conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o **cualesquiera otros mecanismos** encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", aunque realmente al no tratarse de un "mecanismo" quedan dudas de si se puede aplicar (Instrucción DGT 07/S-89).

Mientras que el artículo 104.1.j) dedicado a la inmovilización de vehículos se habla de "mecanismos" y "sistemas", en este artículo se han olvidado de la palabra "sistemas", aunque al incluir "que esté dotado" hace que también produzca dudas si embadurnar una matrícula se incluye dentro de la expresión "dotado de un sistema o mecanismo".

Además, nos encontramos con la contradicción de que circular con una matrícula falsa es delito (art. 390 CP) y circular sin ella es infracción administrativa, tal como nos recuerda la Guía Codificada de Infracciones de la DGT, donde informa que no llevar las placas en la forma establecida reglamentariamente se debe denunciar por el art. 49 RGV y se trata de una infracción grave.

También podemos decir, en esta ocasión, que la redacción era mucho más clara en la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor (código penal del automóvil), ya que en su artículo cuarto establecía que: "El que condujere un vehículo de motor con placa de matrícula falsa, o distinta de la debida, o alterada o hecha ilegible, o el que no llevare ninguna, será castigado con la pena de prisión menor o multa de mil a cincuenta mil pesetas"

<sup>2270</sup> Al citar el término "dificulten" sería de aplicación cuando se careciese o no funcionasen las luces de iluminación de la matrícula (art. 103 RGCir).

Además del uso de lacas para que reflejen los flashes de las cámaras (ese truco no funciona, al menos, con los cinemómetros actuales), ahora se están utilizando unos adhesivos negros con idéntica forma a los números y letras de la placa. Colocados sobre ellos los convierten en invisibles ante las cámaras. Por ello, la Guardia Civil está llevando a cabo una serie de controles para acabar con esta irregularidad.

<sup>2271</sup> Aquí además de la sanción por no identificarse ante el agente, sería infracción grave negarse a dar los datos del vehículo por parte de un conductor implicado en un accidente a otros afectados, cuando estos lo solicitaran. Es curioso que los datos del vehículo los tengan que haber solicitado previamente los afectados.

Esta infracción también está contemplada en el art. 129.f) RGCir.

- r) Conducir vehículos con la carga mal acondicionada<sup>2272</sup> o con peligro<sup>2273</sup> de caída<sup>2274</sup>.
- s) Conducir un vehículo **teniendo el permiso de conducción suspendido como medida cautelar** o teniendo prohibido su uso<sup>2275</sup>.
- t) Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido<sup>2276</sup>.

<sup>2272</sup> Es una infracción también al art. 14 RGCir. No se refiere solamente a la caída de la carga que va en el exterior de un vehículo sino también a la que va, por ejemplo, en los asientos, tal como se puede ver en el art. 13.2 TRLTSV. Sin embargo, no ha tenido en cuenta la totalidad del contenido de ese apartado y no considera grave que el animal interfiera en la conducción

En los controles rutinarios a camiones y vehículos de transporte profesional por parte de la ATGC, el 7,5% de las infracciones al transporte profesional fueron puestas por mal posicionamiento de la carga y por su deficiente sujeción. FORMASTER (Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial), ha calculado que el 22% de los vehículos de transporte profesional que posicionan o sujetan la carga de manera incorrecta puede llegar a sufrir un accidente con víctimas en carretera.

Con el objetivo de bajar la siniestralidad y de mejorar la seguridad de las carreteras, desde el 20.05.2018, el Real Decreto 563/2017, de 2 de junio, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en territorio español (BOE núm. 137, de 9 de junio) permite comprobar si la carga está sujeta de forma segura y no supone un riesgo para la vida, la salud, la propiedad o el medio ambiente. En el Anexo III se habla de los principios aplicables a la sujeción de la carga y su Inspección

Para complementar este RD, la DGT publicó el 19 de junio de 2018 la Instrucción 18/TV-103, clarificando el régimen de responsabilidades en la estiba de la mercancía a bordo del vehículo, tomando como referencia la vigente legislación en materia de contratación de transporte, que atribuye la responsabilidad de las labores de carga de la mercancía en el vehículo a la empresa cargadora, salvo pacto expreso en contrario antes de realizar la carga, así como en el transporte de paquetería o carga fraccionada en que tal responsabilidad se atribuye al transportista en todo caso.

En España, tal como indica el art. 15.4 RGCir, en los vehículos de anchura inferior a un metro la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal. No podrá sobresalir por la extremidad anterior, ni más de 0,25 metros por la posterior. No está regulada de forma distinta que en otros vehículos la altura de esos compartimentos de carga, que normalmente consisten en maletines o alforjas.

La Comisión Europea publicó en 2014 la "Guía europea de mejores prácticas sobre sujeción de cargas para el transporte de carreteras" (debería haber dicho: "durante el transporte por carretera") un documento muy completo que debieran consultar todos los transportistas

En algunos países como, por ejemplo, en Argentina, se obliga a los conductores de motocicletas a repartir la carga en sus maletines laterales para que lleven aproximadamente el mismo peso.

<sup>2273</sup> En este apartado se olvidó el legislador que puede no haber peligro de caída, pero sí peligro de desprendimiento. La aseguradora alemana Allianz Deutschland AG, publicó un informe el 28.04.2015, sobre pruebas de colisión en autopista ([https://www.allianzdeutschland.de/pedelec-crashtest-fahrradtraeger-sind-unsicher/id\\_73763110/index](https://www.allianzdeutschland.de/pedelec-crashtest-fahrradtraeger-sind-unsicher/id_73763110/index)) de turistas que llevaban bicicletas sobre un soporte encima de la baca y comprobó que algunos sistemas de sujeción no fueron suficientes para evitar que la bicicleta se desprendiese y saliese disparada. Por ello recomienda soportes de calidad, especialmente para las bicicletas eléctricas, ya que tienen más peso y en la medida de lo posible debe darse prioridad al transporte en la parte posterior del vehículo. También recomienda que en las paradas se compruebe que todos los anclajes estén intactos. Por ello este apartado debería decir: "con riesgo de caída o desprendimiento".

<sup>2274</sup> Parece como si este artículo hubiese sido objeto de una lectura superficial por parte de sus redactores. En el apartado n) dice: "**Arrojar a la vía** o en sus inmediaciones **objetos que puedan producir incendios o accidentes**, o que obstaculicen la libre circulación y eso se castiga igual que el apartado r) "**Conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída**", lo que no tiene ningún sentido ya que en uno hay dolo y en el otro, negligencia.

Igual que conducción negligente es infracción grave y conducción temeraria es infracción muy grave, el hecho de arrojar a la vía objetos que puedan producir accidentes debía ser considerada infracción muy grave.

<sup>2275</sup> Por ejemplo, por estar inmovilizado.

<sup>2276</sup> La única sanción de suspensión de una autorización administrativa figura en el art. 80.3 TRLTSV, que se ocupa de los tipos de sanciones, como respuesta a la infracción muy grave del art. 77 q) TRLTSV, por incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores.

Lo que sí está prevista es la "suspensión cautelar" cuando el mantenimiento de la autorización entrañe un grave peligro para la seguridad del tráfico, tal como dispone el art. 72 TRLTSV. La "suspensión cautelar" ya figuraba en

**u) La ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas<sup>2277</sup>, excluida la del conductor.**

la Base 7ª de la Ley 18/1989 de Bases de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Con la aprobación del TRLTSV desapareció la previsión que en la última versión de la LTSV establecía, en el art. 71.7 y en el marco del procedimiento sancionador que "La competencia para imponer la suspensión del permiso o licencia de conducción o de circulación corresponde, en todo caso, al Jefe Provincial de Tráfico."

Es decir, no cabe ya como sanción la suspensión ni del permiso para conducir ni del permiso de circulación, pero es evidente que la suspensión de ambos permisos o autorizaciones cabe adoptarla como medida cautelar. En concreto, en el seno de un procedimiento de nulidad, lesividad o pérdida de vigencia de tales autorizaciones (art. 72). De modo que, y esto es lo relevante, se puede circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido y, por tanto, se puede cometer dicha infracción, que se tipifica como grave y se sanciona con 200 euros (que se pueden incrementar un 30%) y la pérdida de 4 puntos (Anexo II, apartado 19).

<sup>2277</sup> La Guía Codificada de Infracciones de la DGT califica como infracción grave: "Transportar en el vehículo reseñado un número de personas superior al de plazas autorizadas cuando suponga aumentar en un 50 por ciento ese número de plazas, excluida la del conductor" (aunque la persona que no estuviera haciendo uso del cinturón de seguridad por carecer de él sería denunciada por infracción grave).

Así que vemos que habría una doble denuncia por infracciones graves, una al conductor por tolerar esta situación, de acuerdo con el art. 76.u) y otra a la persona o personas que no llevaran puesto el cinturón de seguridad, por el art. 76.h) del TRLTSV. Si lo que no llevase colocado fuese un SRI, cuando fuese obligatorio, entonces la responsabilidad sería del conductor, tal como señala el art. 82.a) TRLTSV.

Es también una infracción al art. 13.2 TRLTSV sobre normas generales de conducción (necesidad de que el conductor mantenga el campo necesario de visión y la obligación de que los pasajeros mantengan la posición adecuada) y al art. 9.3 RGCir, que se ocupa del transporte de personas.

**Se considera infracción grave si en un turismo de 5 plazas, viajan 7 personas o más ya que si viajasen 6 sería infracción leve. En un monovolumen de 8 plazas más la del conductor, si estuviese ocupado por 11 pasajeros más el conductor sería infracción leve, porque no supondría aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor y la Guía Codificada de Infracciones de Tráfico de la DGT también lo ve de este modo.**

Con lo cual vemos que si en un "turismo tipo monovolumen" (definición 15 del Anexo I TRLTSV) viajan tres pasajeros sin plaza, tendría la consideración de infracción leve. Con el agravante de que de acuerdo con el art. 104.g) TRLTSV no se podría inmovilizar el vehículo.

El artículo 104 TRLTSV dedicado a la inmovilización del vehículo no contempla la posibilidad de inmovilizar un "turismo" que lleve 3 pasajeros sin plaza (una combi de 8 pasajeros + conductor en la que viajan 11 + el conductor) ya que señala que sólo podrá inmovilizarse cuando: "g) Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor" y en este caso no se supera esa cifra.

Examinando otros apartados de ese artículo vemos que el apartado b) señala que se podrá inmovilizar cuando "El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial" pero no parece de aplicación en este caso ya que el vehículo normalmente no tendría "esas deficiencias" y además en el apartado 104.c) que se ocupa de la inmovilización referida a los elementos de seguridad de los ocupantes dispone que se podrá inmovilizar cuando "El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas" y vemos que no menciona en absoluto los cinturones de seguridad.

Con lo cual los agentes denunciarán a los ocupantes por no llevar el cinturón y al conductor por exceder el número de plazas, les darán los buenos días o las buenas tardes y les dirán que pueden seguir.

En un ciclomotor, se aplicaría este apartado, si viajasen dos personas y sólo tuviese autorizada una plaza. A efectos del cómputo del número de personas transportadas, toda persona, independientemente, de su edad (incluidos los niños), se computa como una plaza. El número de plazas autorizadas figura en el permiso de circulación y en la tarjeta ITV. El denunciado sería el conductor, pero eso no impediría que se denunciase también por infracción grave a quienes no llevaran el cinturón puesto, de acuerdo con lo establecido en el art. 76.h) TRLTSV. Si lo que no llevase colocado fuese un SRI, entonces la responsabilidad sería del conductor, tal como señala el art. 82.a) TRLTSV.

La ley de tráfico de 1990, en su versión publicada el 20.12.2001 la consideraba infracción muy grave en el artículo 65.5.d) y posteriormente cambió de apartado, pasando a figurar en el art. 65.5.e) en la redacción de 20 de julio de 2005. La referencia a ésta versión es la que figura en el art. 9.3 del RGCir, que no se modificó para adaptarse a la Ley y mantuvo la consideración de infracción muy grave. La Ley de Tráfico de 1990 indicaba en su última actualización de 08.04.2014, que la ocupación excesiva era una falta grave, por lo que el Reglamento General de

- v) Incumplir la obligación de impedir<sup>2278</sup> que el vehículo sea conducido<sup>2279</sup> por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción<sup>2280</sup> correspondiente<sup>2281</sup>.
- w) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de

*Circulación ya no se ajustaba a la Ley en esos años. Cómo la Ley tiene mayor jerarquía que el Reglamento entonces tenemos que considerar que es simplemente infracción grave. Si el agente estimase que la situación, en función de lo que observase, pudiese calificarse como conducción temeraria, por afectar a los movimientos del conductor o a la estabilidad del vehículo, de acuerdo con el art. 3 RGCir, podría aplicar el art. 77.e) TRLTSV, pasando a tener la consideración de infracción muy grave.*

*En el caso de las ambulancias, un escrito de la Unidad de Normativa de la DGT, de fecha 04 de abril de 2019, señala que, si la ficha de inspección técnica contiene que este tipo de vehículo lleva una camilla, podrá llevar los pasajeros que figuren en el apartado S1 tanto de la tarjeta ITV como del Permiso de Circulación, a los que se añadirá la persona que viaje en la camilla. También convendría definir mejor si un animal ocupa una plaza. En el caso de los perros guías y de asistencia las C.C.A.A. no son unánimes en la consideración de si estos animales ocupan o no una plaza. Suelen indicar que si viajan a los pies de su dueño no computan para el número de plazas. El conductor tiene que tener en cuenta que llevar más pasajeros de los autorizados puede suponer en caso de accidente que la compañía de seguros no quiera hacerse cargo de los daños. Lo llamativo es que se hagan modificaciones en el RGCir y no se aproveche esa oportunidad para corregir errores que se mantienen desde hace muchos años.*

<sup>2278</sup> *Esta infracción figura también en el art. 11.1.b) TRLTSV. El sancionado, en este caso, es el titular del vehículo siempre que no pueda demostrar que trató de impedirlo. Eso lo sabemos porque el artículo 9 bis) de la ley 18/2009 indicaba que esta era una responsabilidad del titular mientras que ahora lo tenemos que deducir y por eso no tiene mucho sentido que un conductor que alquiló un coche, si deja conducirlo a una persona que carece de permiso, quede sin sanción, al no ser el titular. La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, tampoco es muy coherente y contempla como infractores al titular, al conductor habitual y al arrendatario a largo plazo, pero no al conductor que alquila el automóvil ni al arrendatario a corto plazo.*

*También nos encontramos con que el titular no sería sancionado si la persona a la que permite conducir tiene permiso de conducción, aunque haya perdido todos los puntos ya que la norma se refiere a "quien nunca haya obtenido el permiso".*

*En otros lugares, como Florida, es delito y no infracción administrativa "permitir o autorizar que una persona sin licencia conduzca un vehículo automotor" (Manual Oficial 2017, en español, del Departamento de Seguridad Vial y de Vehículos de Motor).*

<sup>2279</sup> *El art. 384 del CP considera delito "conducir un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción".*

*La Sentencia TS (Sala Segunda) de 26 de abril 2017, Rec. 2114/2016, establece la siguiente doctrina jurisprudencial: «El delito consistente en conducir un vehículo de motor sin haber obtenido nunca la licencia administrativa, y no requiere, por su naturaleza misma, la creación de un riesgo concreto para la seguridad vial; se comete por el propio riesgo generado para la circulación vial al carecer el acusado de las comprobaciones oportunas de las características físicas y la aptitud mental, así como los conocimientos teórico-prácticos que le habiliten para llevar a cabo tal conducción»."*

*Por su parte el artículo 28 del CP, considera también autor del delito a los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría efectuado. Sería el caso de un guardacoches o de un amigo que teniendo las llaves del vehículo con ellos y a sabiendas que la persona que pretende conducir está borracha al borde del delito (1,2 gr de alcohol en sangre) le entregan las llaves, permitiendo que conduzca.*

*Llama la atención el gran número de casos en los que el autor del delito no es el propietario del vehículo con el que se realizó el hecho punible. Suelen ser parientes, aunque en algunos casos se trata de personas jurídicas, cuyos responsables están obligados a comprobar que sus empleados disponen de los permisos y licencias necesarios para conducir vehículos de sus empresas, y finalmente están los casos de las empresas de alquiler de vehículos respecto de sus clientes.*

<sup>2280</sup> *Con lo cual esta infracción administrativa no es de aplicación al titular de un vehículo que, sabiendo que el conductor ha perdido la vigencia de su permiso, si no lo tiene caducado, le permite conducirlo.*

<sup>2281</sup> *En los Países Bajos está prohibido también permitir que un conductor ebrio pueda conducir un vehículo. En caso de superar 0,5 mg de alcohol por ml de sangre o 220 microgramos por litro en aire espirado. Sería interesante ver la posibilidad de denunciar a los pasajeros de un vehículo particular si el conductor tuviese tal tasa de alcohol, de drogas o combinación de ambos que no pudiesen alegar ignorancia sobre su estado.*

**conductores**<sup>2282</sup> acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, salvo que puedan calificarse como infracciones muy graves.

x) **Circular por autopistas, autovías, vías interurbanas, travesías o túneles urbanos con vehículos que lo tienen prohibido**<sup>2283</sup>.

y) <sup>2284</sup>**No instalar los dispositivos de alerta al conductor en los garajes o aparcamientos**<sup>2285</sup> en los términos legal y reglamentariamente previstos<sup>2286</sup>.

<sup>2282</sup> Véase el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

<sup>2283</sup> Supone también una infracción al art. 20.1 TRLTSV y al art. 38.1 RGCir. Circular en bicicleta por el arcén de una autovía (si estuviese prohibido) o por el de una autopista (siempre está prohibido) sería infracción grave. Los vehículos especiales, que no excedan las masas y dimensiones de los vehículos ordinarios y que puedan desarrollar una velocidad superior a 60 km/h pueden circular por autovías y autopistas, aunque cumpliendo ciertos requisitos (art. 38.3 RGCir).

La Guía codificada de infracciones de tráfico que publica la DGT para ayudar a los agentes a valorar las infracciones se utiliza para rellenar “algunos olvidos” de los legisladores al tipificar las infracciones. Así indica que “circular con animales por autopista o autovía” es infracción grave por el apartado x) del art. 76, que estamos analizando y donde podemos ver que lo único que está tipificado en este apartado es “Circular por autopistas o autovías con vehículos que lo tienen prohibido”. Además, el apartado m) está dedicado a la conducción negligente y por ello en el Codificado de infracciones debiera figurar el apartado x).

Sin embargo, el art. 128 RGCir señala que “Se prohíbe la circulación de animales por autopistas o autovías. Dicha prohibición incluye la circulación de vehículos de tracción animal”.

**Y hay que tener en cuenta que conforme al art. 25 CE, “nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento”** y esta exigencia del principio de legalidad también figura en el art. 25 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público “**la potestad sancionadora de las Administraciones públicas, se ejercerá cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley**”, y en el art. 27 de esa misma ley, al referirse al “principio de tipicidad”, establece que: “sólo constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones por una Ley”. En suma, que **es necesario que la ley determine qué concretas vulneraciones del ordenamiento se consideran infracciones administrativas y que tipo de sanción llevan anudadas.**

<sup>2284</sup> Aquí debería haber indicado: “cuando sean utilizados por una colectividad “indeterminada” de usuarios”.

<sup>2285</sup> El infractor podría ser una comunidad de vecinos. Ver la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 18/2009, donde se indica: “el Gobierno modificará en el plazo de seis meses el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de personas con discapacidad, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, para introducir en él la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos.

2. Reglamentariamente se fijará el plazo gradual de instalación de dichos dispositivos en los garajes y aparcamientos ya existentes atendiendo a su número de plazas”.

El Código Técnico de la Edificación vigente es el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo (BOE núm. 74, de 28 de marzo). Dispone en la Sección SUA 7: “Seguridad frente al riesgo causado por vehículos en movimiento: **se limitará el riesgo causado por vehículos en movimiento** atendiendo a los tipos de pavimentos y la señalización y protección de las zonas de circulación rodada y de las personas.”

Sin embargo, la falta de instalación de los espejos convexos no sería sancionable por la normativa de tráfico, ya que los mismos no figuran ni en el TRLTSV ni en sus reglamentos.

<sup>2286</sup> La disposición adicional trigésima primera de la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social, señala que “Las Administraciones públicas competentes procederán a desarrollar reglamentariamente **la obligación de incorporar en los accesos a los aparcamientos y garajes dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones** en las proximidades de la entrada y salida a la vía pública de dichos establecimientos”.

Las SUA (Seguridad de Utilización y Accesibilidad) se consideran documentos básicos (DB) del Código Técnico de Edificación. El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) ha publicado una serie de documentos de apoyo (DA) que, aunque no son obligatorios, conforman, junto con el texto articulado del Código, el marco regulador aplicable. Estos documentos básicos comentan las SUA. La última versión de estos comentarios es del 29.06. 2018.

**z) Circular en posición paralela con vehículos que lo tienen prohibido.**<sup>2287</sup>

**z1) Incumplir la normativa sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, salvo que puedan calificarse como muy graves.**

**z2) Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que puedan calificarse como muy graves.**

**z3) No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones.**

## **Artículo 77. Infracciones muy graves**<sup>2288</sup>.

Son **infracciones muy graves**<sup>2289</sup>, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

**a) No respetar los límites de velocidad**<sup>2290</sup> reglamentariamente<sup>2291</sup> establecidos o **circular en un tramo a una velocidad media**<sup>2292</sup> superior a la reglamentariamente establecida<sup>2293</sup>, de acuerdo con lo recogido en el **anexo IV**.

---

<https://www.codigotecnico.org/images/stories/pdf/seguridadUtilizacion/DccSUA.pdf>

Establecen en la SUA 7 que “En los accesos de vehículos a viales exteriores desde establecimientos “de uso Aparcamiento” se dispondrán dispositivos que alerten al conductor de la presencia de peatones en las proximidades de dichos accesos. Los dispositivos de alerta pueden consistir **en espejos**, detectores de movimiento, indicadores luminosos de presencia, etc.”.

<sup>2287</sup> Falla la redacción ya que debía añadir “reglamentariamente”. Además, nos encontramos con que un turismo podría circular con otro turismo en paralelo o incluso con un ciclomotor o un ciclo porque no lo tienen prohibido. Al menos no está contemplada esta prohibición ni en el art. 36 TRLTSV ni en el Capítulo VII del RGCir.

<sup>2288</sup> Se está dando el caso de jóvenes que se disfrazan de radar y disparan el flash de una cámara de fotos con la intención de “asustar” a los conductores que circulan por la vía. Algunos conductores frenan bruscamente con el riesgo de ocasionar un accidente y ese es un aspecto que los autores de la “broma” no toman en cuenta. Deben ser sancionados por poner en peligro la seguridad vial y la Ley debería tipificar con claridad la sanción a estas conductas. Incluso podría serles de aplicación el art. 35 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana: “4. La proyección de haces de luz, mediante cualquier tipo de dispositivo, sobre los pilotos o conductores de medios de transporte que puedan deslumbrarles o distraer su atención y provocar accidentes”.

Una situación parecida se da cuando alguna persona, por diversos motivos, instala un falso radar para que la gente disminuya la velocidad en una zona.

<sup>2289</sup> Los apartados a), c), d), e), f), g), h) e i) reflejan las infracciones que pueden suponer una retirada mayor de 8 puntos en un sólo día a un infractor, de acuerdo con el art. 64.4 TRLTSV.

<sup>2290</sup> No comete esta infracción y otras que aparecen en este apartado de infracciones graves los vehículos en servicio de urgencia siempre que justifiquen ese servicio.

<sup>2291</sup> Artículos 45 al 52 del Reglamento General de Circulación.

<sup>2292</sup> Se habla de velocidad media porque la infracción se detecta con un radar de tramo que no mide la velocidad instantánea sino la velocidad media en dicho tramo.

Estos radares de tramo deben situarse en tramos donde esté prohibido adelantar o tengan limitada la velocidad máxima, ya que, si no es el caso, la autoridad sancionadora debe tener en cuenta, de acuerdo con el art. 51 RGCir, que la velocidad máxima genérica fijada de 90 km/h en este tipo de vías para turismos y motocicletas puede ser rebasada en 20 kilómetros por hora por este tipo de vehículos cuando adelanten a otros que circulen a velocidad inferior a aquella. Esa es la excusa que utilizan numerosos conductores en sus recursos.

<sup>2293</sup> Esta infracción administrativa se corresponde con la que figura en el art. 379.1 CP, y que tipifica los supuestos en los que se rebase en 60 km/h la establecida en vías urbanas y en 80 km/h la autorizada en vía interurbanas. Los conductores de vehículos de policía, bomberos o ambulancia en servicio de urgencias, pueden cometer una infracción penal del art.379.1 del CP, si incumplen los códigos deontológicos policiales y de bomberos que regulan

**b) Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía<sup>2294</sup>, por su mal acondicionamiento<sup>2295</sup>, creando grave peligro<sup>2296</sup> para el resto de los usuarios<sup>2297</sup>.**

---

*sus acciones, o si los Técnicos en transportes sanitarios no respetan la formación que reciben como conductores y les hace conocedores de sus limitaciones.*

<sup>2294</sup> *No queda muy claro porque se le sanciona: ¿por seguir circulando una vez caída la carga?, ¿por llevar mal la carga y caerse ésta?, ya que circular una vez que ha caído la carga deja de ser peligroso. Lo grave es que caiga la carga y sobre todo que no se retire de la vía.*

*Hubiera sido mejor que dijese que es infracción muy grave: "La caída de parte o de la totalidad de la carga transportada en el vehículo por no llevarla adecuadamente acondicionada y sujeta, creando grave peligro, mientras permanece en la calzada, para el resto de los usuarios".*

*También nos encontramos la contradicción de que "arrojar" a la vía objetos que puedan provocar un accidente es según el art. 76n) una infracción grave y este apartado 77b) castiga más una conducta negligente que la citada conducta en la que tiene que concurrir dolo necesariamente.*

*La explicación la podríamos encontrar en que objeto (a diferencia del "objeto voluminoso" que figura en el art. 40 de la LSV) se refiere a cosas de pequeño o mediano tamaño y parece que el legislador considera que carga es siempre mayor en tamaño que objeto.*

*También hay que destacar que los artículos 51.2 TRLTSV y 130 RGCir se refieren a la carga como obstáculo en la vía a causa de un accidente o avería y luego en su apartado 2 de la carga que ha caído sobre la vía, pero en ningún momento se refieren a que haya caído por "su mal acondicionamiento". Es en su art. 14 donde el RGCir indica que debe ir bien sujeta.*

<sup>2295</sup> *No queda claro cómo deben actuar los agentes de la autoridad cuando la carga cae por el mal estado del pavimento o a causa de un accidente con otro vehículo y tampoco a quien se debe sancionar cuando el transportista no participa en la carga del vehículo.*

<sup>2296</sup> *El hecho de que el TRLTSV castigue más la caída de la carga que el arrojar la misma sobre la vía (art. 76.n) puede deberse a que en el artículo 76 habla de que "se pueden" producir accidentes y en este apartado se refiere a "crear grave peligro".*

<sup>2297</sup> *El artículo RGCir señala: "2. Siempre que, por cualquier emergencia, un vehículo quede inmovilizado en la calzada o su carga haya caído sobre ésta, el conductor o, en la medida de lo posible, los ocupantes del vehículo procurarán colocar uno y otra en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación, para lo cual podrán, en su caso, utilizarse, si fuera preciso, el arcén o la mediana; asimismo, adoptarán las medidas oportunas para que el vehículo y la carga sean retirados de la vía en el menor tiempo posible.*

*3. En los supuestos a los que se refiere el apartado anterior, ... en tanto se deja expedita la vía, **todo conductor deberá emplear los dispositivos de preseñalización de peligro reglamentarios para advertir dicha circunstancia**, salvo que las condiciones de la circulación no permitieran hacerlo.*

**c) <sup>2298</sup>Conducir con tasas de alcohol<sup>2299</sup> superiores a las que reglamentariamente<sup>2300</sup> se establezcan<sup>2301</sup>, o con presencia<sup>2302</sup> en el organismo<sup>2303</sup> de drogas<sup>2304</sup>.**

<sup>2298</sup> Este apartado es muy polémico y muchos juristas creen que es anticonstitucional en lo que se refiere a la presencia de drogas en el organismo. No se entiende que se castigue la mera presencia y al mismo tiempo se admita su presencia si fueron recetadas por el médico.

De todas formas, la presencia de drogas en el organismo se puede recurrir ante los tribunales. Estos pueden anular la sanción si no se hizo un segundo análisis en laboratorio, si no está acreditada la cadena de custodia de las pruebas, sino hay informe de ratificación del agente o si se carece del certificado del control metrológico del aparato medidor.

Si en un control da positivo en drogas y alcohol sería denunciado por dos infracciones distintas, una por alcohol y otra por drogas.

La tasa de alcohol puede suponer la pérdida de entre 4 y 6 puntos (Apartado 1 del Anexo II TRLTSV).

La presencia de drogas en el organismo implica la pérdida de 6 puntos (Apartado 2 del Anexo II TRLTSV).

<sup>2299</sup> Si se trata de conductores extranjeros que no tengan residencia en España o que no tengan inscrito su permiso en el Registro de conductores, el agente fijará provisionalmente la cuantía de la sanción (si no constituye delito) y si el conductor la abona en el acto podrá continuar viaje y si presenta alegaciones quedará inmovilizado el vehículo hasta que se resuelvan. En este último caso si se producen gastos de traslado serán abonados inicialmente por la Jefatura de Tráfico y si finalmente no son estimadas sus alegaciones, el conductor tendrá que abonar la sanción y los gastos de traslado.

<sup>2300</sup> Artículo 20 del Reglamento General de Circulación. En algunos lugares existen restricciones más severas que en España. Así, en el estado de Minnesota existe la ley de "Not a drop" (Ni una gota) que aplica la "tolerancia cero" a los jóvenes conductores menores de 21 años.

<sup>2301</sup> Tenemos que tener también en cuenta lo dispuesto en el apartado 68 de las limitaciones del Anexo I del Reglamento General de Conductores que contempla que se puede anotar en el permiso "exclusión del alcohol". En ese caso la tolerancia sería 0 en materia de alcohol y si se incumpliese la limitación se podría denunciar no sólo por la tasa de alcohol sino también por incumplir la limitación contenida en el permiso. Serían dos denuncias al ser los fundamentos diferentes.

<sup>2302</sup> El TRLTSV sanciona administrativamente la mera presencia de drogas en el organismo del conductor aunque no tenga influencia en la conducción, mientras que el art. 379.2 del Código Penal castiga la influencia de las drogas cuando afectan a la conducción, con lo cual viene a resultar que es "más exigente" una ley administrativa que una ley penal, lo que va en contra de lo expuesto en el artículo 2 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico donde se da preferencia a las actuaciones jurisdiccionales penales sobre las actuaciones administrativas y con la contradicción añadida que supone que el Reglamento General de Circulación en su artículo 27.1 exija que por efecto de esas drogas "se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro".

Es decir, para que haya delito ha de demostrarse la influencia de la droga en el sujeto, cuyos signos van a ser inicialmente constatados por el agente, que debe tener una formación especializada a tal efecto. No obstante, la imputación del delito es competencia del juez, quien, a la vista de todos los hechos y pruebas, determina si hay o no delito.

La sentencia núm. 283 de 18 de mayo de 2015 del Tribunal Supremo recuerda la necesidad de hacer constar en las intervenciones policiales, la cantidad y pureza de la droga incautada a los que trafican con la misma. Cita la STS 1982/2004 que dice que "los mínimos psico-activos son aquellos parámetros ofrecidos por un organismo oficial y de reconocida solvencia científica, como es el Instituto Nacional de Toxicología, que suponen un grado de afectación en el sistema nervioso central, determinando una serie de efectos en la salud de las personas, desde luego perjudiciales al contener unos mínimos de toxicidad y producen también un componente de adicción que ocasiona que su falta de consumo incite hacia la compulsión".

El Instituto Nacional de Toxicología publica unas tablas donde refleja los mínimos psico-activos de las principales drogas ya que por debajo de esas cantidades no serían tóxicos para el organismo y esas tablas debieran de aplicarse también en el TRLTSV.

<sup>2303</sup> En algunos casos se puede aplicar el Art. 20.2) CP, como causa de exención de la responsabilidad criminal. "Están exentos de responsabilidad criminal: El que al tiempo de cometer la infracción penal se halle en estado de intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras que produzcan efectos análogos, siempre que no haya sido buscado con el propósito de cometerla o no se hubiese previsto o debido prever su comisión, o se halle bajo la influencia de un síndrome de abstinencia, a causa de su dependencia de tales sustancias, que le impida comprender la ilicitud del hecho o actuar conforme a esa comprensión".

Respecto al concurso con otros delitos, cuando la persona que conduzca bajos los efectos del alcohol, ocasionara, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces

<sup>2305</sup> (Conducir poco después de ser sustituido por otro conductor ante la presencia de drogas o alcohol en su organismo).

<sup>2306</sup> (Huir para evitar un control preventivo de alcohol o drogas, o de ambas sustancias).

---

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.

Está previsto igualmente que el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, pueda rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo causado y a las demás circunstancias del hecho.

Debiera contemplarse una reducción del importe de la sanción administrativa cuando el infractor, siendo drogodependiente en el momento de comisión de los hechos, acredite suficientemente que ha finalizado con éxito un tratamiento de deshabituación, siempre que la cantidad de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas no fuese de notoria importancia o de extrema gravedad, ya que pensar que la única medida positiva para revertir esta situación son los cursos de reeducación y sensibilización vial no deja muy bien parado al legislador.

<sup>2304</sup> Como ya señalamos al comentar el artículo 12, debía indicar que la presencia de drogas se limitaba a que se detectasen en saliva o en sangre ya que en el cabello o en las uñas pueden seguir estando mucho tiempo después. De hecho se ha detectado presencia de drogas en el cabello de momias de hace 500 años en los Andes argentinos (revista "Procedimos" de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos-<http://www.pnas.org/content/104/42/16456.abstract?sid=53e53b96-1871-4e9e-9c85-8e268e37d677>), en momias peruanas de hace más de 1000 años e incluso en momias egipcias ([http://www.ub.edu.ar/revistas\\_digitales/Ciencias/Vol11Numero6/Articulo.pdf](http://www.ub.edu.ar/revistas_digitales/Ciencias/Vol11Numero6/Articulo.pdf)).

<sup>2305</sup> "La Vanguardia" informa en su edición de 14.11.2018 que los Mossos d'Esquadra denunciaron los días 9 de ese mes a un conductor que dio positivo penal en alcoholemia, al ser el índice superior a 0.60 mg/l. Fue sustituido por otro conductor, y poco después fue localizado volviendo a conducir su vehículo. En este caso además de una segunda denuncia penal (ya que volvió a superar 0.60 mg/l) se le denunció por infracción al art. 36.6 Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana ya que se produce una desobediencia o resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones. También comenta que, el día 11 del mismo mes se denunció a un conductor por cometer una infracción muy grave de tráfico ante la presencia de cocaína en su organismo. Se permitió que continuara viaje al ser sustituido por un conocido y poco después fue localizado conduciendo de nuevo lo que le supuso, además de una nueva infracción administrativa, también una denuncia por desobediencia, que está considerada una infracción grave en la L.O. 4/2015.

Lo que desconocen esos dos conductores sustitutos (a pesar de ser advertidos al hacerse cargo del vehículo sobre su obligación de no permitir conducir a los conductores afectados por alcohol o drogas a quienes reemplazaban) es en las responsabilidades patrimoniales en que habrían incurrido si esos conductores a los que permiten volver a conducir hubieran causado daños a los bienes o a las personas (Sala de lo Civil del TS de 22/04/1987, de 13/07/1999 o de 29.10.2008).

<sup>2306</sup> Cuando un conductor huye de un control, el motivo muchas veces no es porque el vehículo sea robado o no tenga permiso de conducción, o bien porque no lo tenga en vigor, sino porque quiere evitar que los agentes descubran que ha consumido alcohol, drogas o ambas sustancias y porque confía en que cuando lo puedan finalmente detener ya habrán pasado los efectos y ya no le puedan distraer puntos, y el peligro es que al escapar ocasione algún accidente. El "Diario de Arousa" informó el 07.01.2020 que un conductor evitó un control preventivo realizado en esas fechas de Navidad y Año Nuevo, teniendo en cuenta el incremento del consumo de alcohol y otras sustancias en esas fechas, al emprender una peligrosa huida. No sólo se llevó por delante un guardarraíl sino que se salió de la vía y se precipitó desde la parte más alta de la calzada volando doce metros hasta el estacionamiento de un supermercado, derribando una farola y cayendo sobre otro vehículo y lo que podía acabar siendo una tragedia quedó en un simple susto ya que solo hubo daños materiales. En las pruebas realizadas por los agentes, el conductor, un joven de 25 años, dio positivo en alcohol y drogas, aunque la presencia de estupefacientes quedaba pendiente de confirmación en un laboratorio oficial. Tuvieron que acudir también los bomberos ya que el vehículo dejó tras de sí una estela de aceite de 20 m. La Guardia Civil de Tráfico instruyó diligencias contra el conductor por un delito contra la seguridad vial y otro de desobediencia por no haber hecho caso del alto que le dieron los agentes.

**d) Incumplir la obligación<sup>2307</sup> de todos los conductores de vehículos<sup>2308</sup>, y de los demás usuarios<sup>2309</sup> de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan**

<sup>2307</sup> Sorprendentemente este apartado **se olvida de tipificar** como infracción muy grave la negativa a someterse a las pruebas de detección de drogas o alcohol por parte de los conductores de vehículos **durante la ejecución en la vía de programas aleatorios preventivos de control de alcoholemia y drogas.**

**Es interesante saber qué tipo de infracción se comete en este caso y si podría llegar a ser delito.**

Primero vamos a examinar el Anexo II TRLTSV que se ocupa de las Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos, donde se establece: “El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación” y seguidamente **en su apartado 3 indica a un conductor se le detraen 6 puntos si no se somete a las pruebas de detección de alcohol o drogas.**

**Esa detracción sólo puede producirse cuando se conduce un vehículo de motor, porque el Artículo 65 TRLTSV, que se ocupa de puntos, indica: “3. La pérdida de puntos únicamente se producirá cuando el hecho del que se deriva la detracción de puntos se produzca con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija permiso o licencia de conducción”.**

Por su parte, el art. 64 TRLTSV dispone: “5. Cuando un conductor sea sancionado en firme en vía administrativa **por la comisión de alguna de las infracciones graves o muy graves que se relacionan en los anexos II y IV, los puntos que corresponda descontar del crédito que posea en su permiso o licencia de conducción ...**”. Así pues, nos muestra que, **además, para detraer puntos, hay que cometer una infracción grave o muy grave.**

Vamos a ver seguidamente **donde figura la obligación de someterse** a este tipo de pruebas en el TRLTSV.

**El párrafo 1º del art. 14.2 TRLTSV señala: “El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas. ...”**

Esto mismo se reitera al inicio del **art. 21 RGCir: “Todos los conductores de vehículos y de bicicletas (lo de bicicletas sobra porque son también vehículos) quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol”.**

Es fácil ver que **los conductores de vehículos tienen que someterse siempre, independientemente de los síntomas, a esas pruebas, y que por lo tanto va a ser denunciado si no lo hacen.**

Vemos que los apartados iniciales de estos dos artículos de la Ley y el Reglamento contienen una orden clara dirigida a los conductores de vehículos.

**Este art. 21 RGCir dispone en su apartado d): “Están obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol (no incluye a las drogas, porque figuran en el art. 28) 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”.**

Aunque, ni el párrafo 1º del art. 14.2) TRLTSV (drogas y alcohol) ni el art. 21 RGCir (alcohol) mencionan que no someterse a estos controles policiales aleatorios sea infracción grave o muy grave, la Guía codificada de infracciones de tráfico si considera que un conductor **comete una infracción muy grave si se niega a someterse a las pruebas de detección, en su organismo, de alcohol o drogas.**

El art. 77 TRLTSV considera una infracción muy grave; **“d) Incumplir la obligación de todos los conductores de vehículos, y de los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo”.** Es decir, si no se cumple alguna de estas condiciones no sería infracción muy grave.

Estos dos artículos, 14 del TRLTSV y 21 RGCir, se completan con el **art. 28.2) RGCir, que se ocupa de las drogas, y que establece: “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, que ahora es el 77.d) del TRLTSV).** Habría una doble infracción: a) por la presencia de drogas en el organismo y otra por negarse a someterse a las pruebas de detección.

**Este art. 28 RGCir, si deja claro que no someterse a este tipo de pruebas, cuando se trate de drogas, es una infracción muy grave, y ese es el criterio que, como ya vimos, también figura en la Guía codificada de infracciones de tráfico. Sin embargo, debemos tener en cuenta que conforme al art. 25 CE, “nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento” y esta exigencia del principio de legalidad también figura en el art. 25 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público “la potestad sancionadora de las Administraciones públicas, se ejercerá cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley”, y en el art. 27 de esa misma ley, al referirse al “principio de**

tipicidad", establece que: "sólo constituyen infracciones administrativas las vulneraciones del ordenamiento jurídico previstas como tales infracciones por una Ley". En suma, que **es necesario que la ley determine qué concretas vulneraciones del ordenamiento se consideran infracciones administrativas y que tipo de sanción llevan anudadas.**

Vamos a examinar hasta que punto lo señalado en el art. 28.2) RGCir (se consideran infracciones muy graves no someterse a las pruebas de detección de drogas) se corresponde con lo dispuesto en el TRLTSV.

Este apartado 77.d) del TRLTSV que estamos analizando destaca que es **infracción muy grave** negarse al control del contenido de alcohol y de la presencia de drogas en el organismo por parte de todos los conductores, y en el caso de los demás usuarios de la vía **cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción.**

Recordemos que un vehículo según la definición núm. 6 del Anexo I del TRLTSV es un aparato apto para circular por las vías o terrenos a los que se refiere el artículo 2 (de la Ley), con lo que estarían incluidos también los ciclos y los vehículos de tracción animal. El problema es que este art. 77.d) **no tipifica**, (aunque figure que es infracción muy grave en el art. 28.2 RGCir, respecto a las drogas, ya que tiene menos jerarquía que la Ley), **como muy grave negarse a realizar las pruebas de detección de alcohol o drogas en los programas preventivos y como ante la ausencia de indicios de estar afectado el conductor por el alcohol o las drogas**, no se puede aplicar el Código Penal, la única posibilidad por la vía administrativa es utilizar el art. 75 TRLTSV, que indica que cuando una infracción no esté tipificada como grave o muy grave se considera leve y por lo tanto no implica la pérdida de puntos.

En relación con el art. 21 RGCir, de nuevo el art. 77.d) TRLTSV tampoco tipifica como infracción muy grave no someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de alcohol o drogas en el organismo **si el conductor no ha cometido una infracción o se ha visto implicado en un accidente.**

Vemos también que **no es necesaria una cantidad mínima de drogas** para ser sancionado por el art. 77.d), **basta la mera presencia** de las mismas en el organismo.

El vehículo puede ser inmovilizado por no someterse su conductor a las pruebas de detección en los controles preventivos, de acuerdo con los art. 104.d) TRLTSV y 25.2) RGCir.

Parece que quedaría descartado que fuese una infracción muy grave, pero no está del todo claro ya que, por ejemplo, si condujese el vehículo, por ejemplo, sin seguro o sin ITV, podría estimarse que ha cometido previamente una infracción y que por ello sería de aplicación lo dispuesto en el art. 77.d) TRLTSV y negarse a las pruebas sería una infracción muy grave.

Habría que diferenciar, según esta última interpretación, entonces al conductor que sin síntomas no se somete a un control de alcoholemia y no ha cometido ninguna infracción, del conductor que no cumple algún requisito obligatorio, como seguro, ITV, estado del vehículo, profundidad de los neumáticos, etc., ya que habría cometido una infracción previa. En caso de negativa el primero sería denunciado por una infracción leve y el segundo por una muy grave.

Vamos a ver seguidamente si podría considerarse una infracción grave:

#### **Art. 76. Infracciones graves.**

Ningún apartado de este artículo contempla que la negativa a efectuar esta prueba sea una infracción grave.

Veamos, entonces, si se trata de una infracción leve.

#### **Art. 75. Infracciones leves.**

Este artículo no contempla específicamente esta infracción, pero señala que son infracciones leves:

**c) Incumplir las normas contenidas en esta ley que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los artículos siguientes.**

Por ello, aunque la infracción por no respetar lo dispuesto en el párrafo 1º del artículo 14.2) TRLTSCV sobre la negativa a someterse a un control aleatorio y 28.1.b) RGCir debe ser sancionada, al no estar tipificada como grave o muy grave en la Ley, tiene que ser necesariamente leve. **Y recordemos que los art. 76 y 77 TRLTSV sólo contemplan la posibilidad de que pueda transformarse en delito algunas infracciones graves y muy graves.**

Es interesante remarcar que el Reglamento General de Circulación puede decir en su art. 28.2) que no someterse a las pruebas de detección de drogas es una infracción muy grave (de acuerdo con lo que figura en el art. 76.d) TRLTSV, pero si en este último artículo no está tipificada esa infracción, carece de valor aquella afirmación, ya que no se estaría respetando el principio de legalidad exigido por el art. 25 de la Constitución y por los art. 25 y 27 de la Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público.

Una vez que hemos comprobado que cuando un conductor se niega a someterse a las pruebas de detección en los **controles preventivos**, se considera, en principio, una infracción leve, vamos a ver cómo se tiene que calificar en el caso de los **otros usuarios de la vía** que se nieguen a esta prueba.

No sería de aplicación la sanción de una multa de 1.000 € contenida en el art. 80.2.a) TRLTSV porque sólo hace referencia al tipo de usuarios que figuran en el apartado 77.d), es decir, a los que se encuentren implicados en

algún accidente de tráfico o que hayan cometido una infracción, pero no a los que se niegan a las pruebas en controles preventivos.

Es decir, en el caso de aquellos usuarios viales que no sean conductores de vehículos, es decir, peatones y conductores de ganado, incluidos jinetes, que **no se vean implicados en un accidente o hayan cometido una infracción** pareciera que **no pueden ser denunciados si se niegan a someterse a una prueba de detección en el organismo de alcohol o drogas** en el marco de un control preventivo ordenado por la autoridad competente (art. 14.2 TRLTSV).

Sin embargo, el art. 77 c) TRLTSV indica que no se puede conducir con presencia de drogas en el organismo y el 28.1.d) RGCir establece que; “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**”. Es decir, no diferencia a quienes conducen un vehículo de quienes conducen animales.

Curiosamente, el art. 28.1.b) RGCir indica que están obligados a someterse a las pruebas de detección preventiva de drogas sólo los conductores de vehículos y descarta a los demás conductores salvo que se hallen implicados en un accidente o cometan una infracción.

El art. 28.1a) RGCir señala que las pruebas para la detección de drogas “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”, y en su apartado 1.c) indica que, si los agentes de tráfico advierten que existen síntomas evidentes o manifestaciones que denoten razonablemente la presencia de drogas en el organismo del conductor de un vehículo a motor o de un ciclista, realizarán las pruebas de detección.

La redacción actual de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, de mayor rango, anula parte de lo dispuesto en este art. del RGCir, ya que establece en su art. 796.1.7ª): “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 (desde la entrada en vigor el 01.01.2016 del Reglamento UE 168/2013 los ciclomotores, los ciclos de motor y los triciclos de motor han pasado a ser considerados vehículos de motor) **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”.

Es decir, tanto si existen síntomas como si no, las pruebas las realizan los agentes de la policía judicial de tráfico.

**Veamos ahora si el Código Penal establece que esta negativa es un delito:**

El art. 383 CP indica: “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 pena de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores (estos son desde el 01.0.1.2016 también vehículos de motor, junto con los ciclos y triciclos de motor)) por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

Como vemos dispone que será castigada penalmente la negativa al sometimiento a las pruebas referidas, sin ningún condicionante añadido.

Esta redacción implica que **siempre** es delito negarse a las pruebas, pero la doctrina judicial ha ido perfilando este delito y lo ha ido diferenciando de la infracción puramente administrativa que supone no respetar el contenido del primer párrafo del art. 14.2) TRLTSV, que señala que **el conductor de un vehículo** está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.

En este sentido, la Sentencia STS 3/1999, de 9 de diciembre estableció que en aquellos supuestos en que el conductor está obligado a someterse a las pruebas de determinación de alcohol **no constituirá este delito**, sino una mera infracción administrativa (sería leve al no estar tipificada como grave o muy grave), negarse a someterse a las mismas **en caso de un control preventivo de alcoholemia** no habiendo **ningún indicio de estar afectado** el conductor por el alcohol. En igual sentido, SAP León de 1 de septiembre de 2008, SAP Madrid de 8 de septiembre de 2008, SAP Castellón de 1 de octubre de 2008.

**Sería distinto** el caso si la negativa a efectuar las pruebas en un control policial aleatorio fuese **teniendo síntomas**, ya que al delito contemplado en el art. 383 CP se le añadiría el art. 379.2 del mismo Código: “... el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. ...”.

En definitiva, la negativa a someterse a las pruebas en un **control policial aleatorio** sólo será constitutiva de delito en los supuestos en que el requerimiento tenga como fin comprobar la existencia de alguno de los delitos comprendidos en los arts. 379.2, 380 y 381 CP.

Ese es el criterio mantenido también por la Audiencia Provincial de Valladolid en sentencia 46/2017 de 16 de febrero, donde estableció que la negativa a someterse, en un control policial, a la prueba de alcoholemia prevista en el párrafo primero del art. 14.2) TRLTSV sólo es delito si concurren además indicios de influencia del alcohol en la conducción.

Es decir, si en un control preventivo policial no existe presencia de signos externos de la afectación del alcohol en la conducción, la negativa a someterse a las pruebas de detección, se reserva al ámbito administrativo sancionador. De esa forma se diferencia el campo de actuación de ambos ordenamientos sancionadores y se respeta el principio de intervención penal mínima. En este caso la Audiencia opta por la tesis de lo manifestado por el Tribunal Supremo (TS), que viene sustentando actualmente el criterio de que únicamente cuando se produce la negativa a ser sometido a las pruebas de alcoholemia, concurriendo además la existencia de signos externos que evidencien la influencia negativa del alcohol en la conducción, es cuando nos encontraríamos en presencia de una acción típicamente delictiva.

No obstante, la sala reconoce que este criterio no es pacífico y se ostenta un criterio diferente en la Memoria de la Fiscalía General del Estado de 2.008 o la Circular de dicha Fiscalía 10/2011.

Es importante destacar que el Pleno del TS, **en relación al art. 383 CP**, ha dictado la Sentencia 210/2017, que unifica distintos criterios interpretativos existentes en la jurisprudencia menor sobre tal delito y establece concretamente que la negativa del conductor a someterse a una segunda prueba de alcoholemia, tras ser requerido para ello por el agente de la autoridad después de haber dado positivo en el primer test, constituye delito del artículo 383 CP. Esta Sentencia explica que la negativa a la primera prueba o test es muestra de una rebeldía mayor y por tanto podrá merecer una pena mayor, sin embargo, entiende que también será delito, aunque la pena esté atemperada, negarse a la segunda prueba, pues dicha negativa del conductor impide que pueda realizarse en su integridad una única prueba que consta de dos fases y por tanto no puede ser finalizada. Viene así, esta Sentencia, a unificar criterios dispares de las Audiencias Provinciales al respecto.

También señala esta STS 210/2017: “Sin afán de extremar los argumentos semánticos, más que de dos pruebas sucesivas, estamos ante una única prueba cuya fiabilidad plena (aspiración del proceso y de la justicia penal y no solo garantía del imputado) requiere dos mediciones con un intervalo de tiempo. Sin esas dos mediciones la prueba está incompleta reglamentariamente; no alcanza las cotas deseables de fiabilidad por haber quedado inacabada. Lo apunta en su informe el Fiscal: **la prueba reglamentada consta de dos mediciones con un intervalo de diez minutos**. Sino se desarrolla así, no se respeta la legalidad reglamentaria”.

Por ello, al ser una única prueba, las dos mediciones tienen que ser en las mismas condiciones: por consiguiente, en el momento que se le hace la primera medición, no debe de producirse nada que interfiera respecto de la segunda. Es decir, para que la prueba se única, no se debe de comer, beber, fumar, pasear, hacer ejercicio, etc. entre mediciones.

Así mismo, la STS 419/2017, establece también doctrina sobre los delitos de conducir bajo la influencia de alcohol o drogas y la negativa a realizar las pruebas de detección de estas sustancias, afirmando que cabe la condena conjunta por los delitos comprendidos en los art. 379.2 CP y 383 CP, ya que ello no conculca ni el principio “non bis in ídem” ni el principio de proporcionalidad.

Aunque ambos tutelan el bien jurídico de la seguridad del tráfico, no lo hacen con las mismas connotaciones y el mismo alcance, en cuanto al 379.2, el bien jurídico que tutela es la seguridad vial, mientras que el 383, lo hace del principio de autoridad de los agentes. Por ello, puede y deben, castigarse a la vez, siempre y cuando el conductor presente síntomas evidentes de haber consumido alcohol o sustancias estupefacientes (presente ojos rojos, habla pastosa, respuestas incoherentes, dificultad para andar...).

<sup>2308</sup> Es interesante señalar que este apartado habla de “vehículos” por lo que afecta también a los conductores de ciclos, de patinetes eléctricos, de tranvías, etc.

<sup>2309</sup> Aquí están incluidos los peatones y los pasajeros. Si no cometiesen ninguna infracción o se viesan implicados en un accidente y se negasen a someterse a un control preventivo de alcohol o drogas no pueden ser sancionados como autores de una infracción muy grave. Si se niegan a someterse a las pruebas de detección de alcohol o drogas en el organismo, cuando hayan cometido una infracción o se hayan visto implicados en un accidente de tráfico, se les sanciona con 1.000 euros de multa (art. 80.2.a TRLTSCV), pero la presencia de drogas o alcohol en el organismo no es motivo de sanción, porque los art. 20 y 27 RGCir no fijan para ellos ningún nivel reglamentario máximo de alcohol o drogas. Por eso a un peatón siempre le convendrá someterse a estas pruebas ya que el único perjuicio que le supondrá será la multa por la infracción cometida, por la que será denunciado tanto si da positivo como negativo.

La justificación de estas pruebas de detección de drogas o alcoholemia a los peatones, en estos casos, es que su resultado puede ser decisivo cuando se establezcan responsabilidades por un accidente en el que el peatón se vea implicado o en el caso de que su conducta haya provocado una infracción involuntaria de otro usuario de la vía.

Debemos tener en cuenta que no es delito deambular por las zonas peatonales bajo los efectos de drogas o alcohol y se sanciona administrativamente por la Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana 4/2015, de acuerdo

cometido una infracción, de someterse a las pruebas<sup>2310</sup> que se establezcan<sup>2311</sup> para la detección de alcohol o de la presencia de drogas<sup>2312</sup> en el organismo.

e) **Conducción temeraria**<sup>2313</sup>.

a los art.36. 16 y art.37. 17 respectivamente, sólo si bajo sus efectos se causan molestias, alteraciones o causa un riesgo en lugares públicos.

Si sería denunciable deambular ebrio por la calzada porque está reservada para los vehículos y de forma muy limitada para el ganado.

En el caso de los de los conductores de ganado, incluidos los jinetes, el art. 77.c) TRLTSV considera una infracción muy grave conducir con presencia de drogas en el organismo y el art. 28.b) RGCir obliga a someterse a la prueba de detección de drogas en el marco de un programa preventivo.

<sup>2310</sup> Supone además la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 3 del Anexo II TRLTSV).

<sup>2311</sup> Da la impresión de que no están establecidas todavía. Debiera decir: "las pruebas establecidas".

<sup>2312</sup> Vemos que no es necesaria una cantidad mínima de drogas, basta la mera presencia de las mismas en el organismo.

<sup>2313</sup> La conducción temeraria supone infringir aquellas normas que se consideran básicas o elementales con el plus de que la conducción podría poner en peligro la vida de los demás. Para que se considere administrativa, el peligro para las demás personas, tiene que ser abstracto, no concreto ya que en ese último caso sería el delito contemplado en el art. 380 CP.

Quedarse dormido al volante, tener microsueños o conducir excesivamente cansado, debiera encuadrarse en este apartado ya que superaría el riesgo que supone una conducción negligente.

También sería conducción temeraria circular sin hacer una mínima comprobación del manejo o estado del vehículo, incluso en las bicicletas o en los VMP.

La sanción administrativa es una infracción muy grave, castigada con multa de 500 euros y supone retirada de 6 puntos del permiso (Apartado 4 del Anexo II TRLTSV). Ejemplos de conducción temeraria administrativa serían conducir a gran velocidad por una gran ciudad saltando los semáforos en rojo sin poner en peligro a nadie, zigzaguear a gran velocidad entre los automóviles, conducir por el centro de un pueblo a velocidad excesiva haciendo trompos o derrapajes o circular con una moto o ciclomotor apoyando una sola rueda en la calzada.

Si esos trompos o derrapajes se hiciesen en una calle con poco o ningún tráfico sería conducción negligente.

Se ha llegado a denunciar a ciclistas por ir comiendo un bocadillo con una mano. El agente entendió que el ciclista no prestaba la suficiente atención a la circulación y ello suponía temeridad.

Generalmente se considera que la conducción temeraria se subsume en la alcoholemia o presencia de drogas. Sin embargo, si existen elementos para considerar que la conducción temeraria se realiza de modo consciente, a pesar del estado del conductor (por ejemplo, cuando esquivan o huyen de un control) se denuncia por las dos ya que no les afectaría el "bis in ídem" que exige identidad de sujeto, hecho y fundamento.

La Voz de Galicia en su edición del 18.04.2014 recoge imágenes de la infracción captada por un helicóptero de la DGT, de un conductor que va leyendo un libro abierto en una mano mientras con la otra sujeta el volante.

Por su parte la página británica "skynews.com" se hace eco el 04.08.2017 de la condena de un conductor por permitir que un amigo suyo en silla de ruedas se agarre a la parte trasera de su vehículo y de esa forma poder transportarlo arrastrándolo. La corte de Harrogate consideró los hechos conducción temeraria y le retiró el permiso de conducción al conductor durante 20 meses, lo condenó a 200 horas de servicios a la comunidad, lo multó con 85 libras y tuvo que pagar otras 85 al fondo nacional de víctimas, que fue implementado en 2007.

Al igual que sucede con la conducción negligente, en caso de infracción el agente debe detallar los hechos que la constituyen para que el órgano sancionador tenga una base en la que justificar la sanción ya que la falta de motivación puede ocasionar su sobreseimiento al ser conceptos jurídicos indeterminados.

La Consulta 1/2006, de la Fiscalía General del Estado, sobre calificación jurídico penal de la conducción de vehículos de motor a velocidad extremadamente elevada, recogiendo la doctrina jurisprudencial al respecto, afirma: "Sobre el concepto jurídico indeterminado **"temeridad manifiesta"** existe una consolidada doctrina jurisprudencial según la cual conduce temerariamente un vehículo de motor quien incurre en la más grave infracción de las normas de cuidado formalizadas en la Ley de Tráfico (STS 561/2002) o, lo que es lo mismo, quien lo hace con notoria desatención a las normas reguladoras del tráfico (STS 2251/2001). Asimismo, considera el Alto Tribunal que la conducción temeraria es manifiesta cuando es valorable con claridad, notoria o evidente para el ciudadano medio.

La 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 conducción temeraria se puede apreciar en más supuestos de hecho (conducción en zigzag, en dirección prohibida, rebasamiento de semáforos en rojo, entre otros).

El art. 380.2 CP establece que se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren los tipos establecidos para velocidad y alcohol o sustancias prohibidas en el art. 379 CP.

## f) Circulación en sentido contrario al establecido<sup>2314</sup>.

También sería conducción temeraria tratar de atravesar una vía de ferrocarril o un puente móvil con las barreras bajas o cuando están bajando.

La redacción típica del art. 380, párrafo. 1º CP exige como resultado la creación de un peligro concreto para la vida o la integridad de las personas, por lo que queda configurado como un delito de peligro concreto.

En este sentido las SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre y 1039/2001, de 29 de mayo precisan que la simple conducción temeraria, creadora por sí misma de un peligro abstracto no sería suficiente, debiendo quedar acreditada la existencia de un peligro concreto (...) peligro que debe ser efectivo, constatable para la vida o integridad física de personas concretas, distintas del sujeto pasivo.

La aplicación del tipo exige comprobar, por ello, que en el ámbito de eficacia causal del vehículo infractor hubo al menos una persona expuesta al peligro que aquél representaba, aunque no haya podido ser identificada en el proceso (SSTS 2251/2001, de 29 de noviembre, 341/1998, de 5 de marzo y Circular 2/1990 de la Fiscalía General del Estado), bastando con que por ejemplo testigos presenciales o los propios agentes de policía intervinientes así lo manifiesten.

El delito de conducción temeraria solo admite la comisión dolosa (art. 12 CP). El dolo del autor debe abarcar los dos elementos del tipo: el modo de conducir y el resultado de peligro (SSTS 1039/2001, de 29 de mayo y 1461/2000, de 27 septiembre). El dolo, por tanto, no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí.

Es destacable que el art. 380 CP sería de aplicación en los casos en los que el conductor después de cometer un delito huyese de los agentes de la autoridad poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas.

<sup>2314</sup> Implica la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 4 del Anexo II TRLTSV). La infracción también es contra el art. 15 (sentido de la circulación) de la Ley y el 43 RGCir (se circulará por la derecha). También debería indicar “con las excepciones reglamentarias”. Hay que tener en cuenta que el art. 80 RGCir indica que “**se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos** en que no sea posible marchar hacia adelante **ni cambiar** de dirección o **sentido de marcha**, y en las maniobras complementarias de otra que la exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla”.

Circular en sentido contrario es lo que los medios califican como un conductor kamikaze o suicida, pero se debía matizar esta infracción. En Alemania cada año son detectados 1.800 conductores que circulan en dirección contraria y muchos lo hacen por descuido o mala señalización. Algunas marcas, como BMW ya llevan, en algunos modelos, instalados sistemas de advertencia de circulación en sentido contrario. En muchas autopistas y autovías españolas, se están instalando, especialmente en sus incorporaciones, señales de dirección obligatoria y de prohibición de entrada y también convendría pintar flechas de dirección en su inicio, para evitar despistes.

En Austria han creado una señal específica para avisar a aquellos conductores que penetran por error en las autopistas por los carriles de salida. Consiste en una señal rectangular de fondo amarillo con la silueta de una mano abierta, en la que está insertada una señal de “entrada prohibida”. Encima del cartel figura la palabra “Stop” y debajo la palabra “Falsch” (equivocado).

En España también se reconoce que en muchos casos estos conductores homicidas no son tales ya que se están colocando señales grandes de prohibida la entrada en las salidas de las autopistas y autovías para evitar despistes, sobre todo en el caso de las personas de edad avanzada. Estos carteles debieran complementarse con flechas en el suelo.

En los casos de circulación en sentido contrario por desconocimiento de la configuración de la vía o por desatención de las circunstancias del tráfico estaremos ante una situación subjetiva de culpa sin previsión, siendo un comportamiento penalmente atípico. Pero si una vez realizada la maniobra citada, el conductor se apercibe del riesgo generado y persiste en su marcha, puede ya desde ese momento apreciarse dolo, quedando cumplido el tipo, tal y como se expone en la Circular 10/2011 de la Fiscalía General del Estado. Es decir, conducir en sentido contrario en un tramo prolongado, en función de las circunstancias concurrentes puede dar lugar a la comisión de los delitos previstos en los arts. 380 y 381 del CP.

El artículo 381.1 del CP castiga al que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior (conducción con temeridad manifiesta y poniendo en concreto peligro la vida o integridad de las personas). A continuación, establece una penalidad atenuada para el caso de que no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. Este tipo penal fue creado, siguiendo el preámbulo de la L.O. 3/1989, de 21 de junio, para dar respuesta a la alarma social originada por los conductores homicidas (los que circulaban en dirección contraria en una autopista o autovía).

La diferencia fundamental con el delito del artículo 380 CP es que el “manifiesto desprecio” supone una objetivación del dolo basada en el alto nivel de riesgo que genera la conducta, de modo que no se puede alegar que no se esperaba o se confiaba de forma racional en que no se produjera el resultado lesivo. El dolo abarca no sólo la infracción de la norma de cuidado sino también el eventual resultado. Por tanto, si una persona crea, con su forma temeraria de conducir, un concreto peligro para la vida o la integridad de las personas y lo crea con

**g) Participar en competiciones y carreras<sup>2315</sup> de vehículos no autorizadas.**

**h) Conducir<sup>2316</sup> vehículos que tengan instalados<sup>2317</sup> inhibidores de radares o cinemómetros<sup>2318</sup> o cualesquiera<sup>2319</sup> otros mecanismos<sup>2320</sup> encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico<sup>2321</sup>.**

---

*consciente desprecio por estos bienes jurídicos, debe entenderse que se representa y admite la posibilidad de su lesión, puesto que los pone en peligro precisamente porque los desprecia manifiestamente lo que obliga a atribuirle, al menos, la comisión por dolo eventual del resultado lesivo (STS 561/2002, de 1 de abril).*

<sup>2315</sup> *Supone la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 4 del Anexo II TRLTSV). Muchas veces los jóvenes no compiten ni hacen carreras, sino que muestran sus habilidades al volante o sobre una moto, por ello no estaría mal que se añadiese la palabra "exhibiciones".*

*La Instrucción de la DGT 15/TV-86, de 23 de octubre, referida a "Circulación de vehículos de competición", establece que se entiende por vehículo de competición "aquel vehículo matriculado que, debido a sus especiales características, está destinado a su uso en pruebas deportivas de motor en vías cerradas al tráfico en general".*

*Esta infracción administrativa muchas veces se corresponde con la que figura en el art. 379.1 CP, y que tipifica los supuestos en los que se rebase en 60 km/h la establecida en vías urbanas y en 80 km/h la autorizada en vía interurbanas.*

*El art.9 bis del Codice della Strada italiano (que también funciona como código penal del automóvil), sanciona a cualquier persona que organice, promueva, dirija o, en cualquier caso, facilite una competición deportiva de velocidad con vehículos de motor, o participe sin la correspondiente autorización, agravando el castigo en caso de muerte o lesión como resultado de la competición o en caso de que la competencia se organice con fines de lucro o con el propósito de ejercer o permitir apuestas ilegales, o si participan en la competición menores de dieciocho años de edad.*

*Vemos que en España el TRLTSV solo sanciona administrativamente a los participantes y no a los organizadores.*

<sup>2316</sup> *La ley sanciona al conductor, no al titular ya que señala "conducir" y además existen inhibidores móviles por lo que sería dudoso, en este último caso, denunciar al conductor ya que no están propiamente "instalados" sino "conectados". Una mejor redacción sería que dijese "vehículos que vayan provistos de ...".*

*La redacción de este apartado es similar al p) ya que se limita a sustituir "conducir" por "instalar" pero las consecuencias son muy distintas.*

*Supone la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción (Apartado 5 del Anexo II TRLTSV).*

<sup>2317</sup> *El artículo 13.6 del TRLTSV prohíbe no sólo que vayan instalados, sino que también prohíbe llevarlos simplemente.*

<sup>2318</sup> *Básicamente, hay tres tipos de aparatos en torno a los radares: los avisadores, que son legales; los inhibidores, que están expresamente prohibidos; y un sistema intermedio, que son los detectores de radar que con la reforma de la Ley pasan a ser ilegales ya que estarían pensados para eludir la vigilancia de los Agentes de Tráfico (art. 84 j). En este caso se puede proceder a la inmovilización del vehículo.*

*El conductor debe insistir al agente para que, a fin de evitar confusiones, ponga el modelo de detector denunciado para poder demostrar que es un detector de radar y no un inhibidor ya que la sanción es muy distinta. Hay muchos navegadores que incorporan detectores de radar y esa función hay que desactivarla para evitar ser sancionado.*

*En la Sentencia 12/2015 de 30.01.2015 dictada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 2 de Pamplona/Iruña se estimó el recurso presentado contra una sanción por uso de un inhibidor de tráfico ya que no se pudo demostrar que el aparato denunciado por los agentes de tráfico tuviese esa función. La Sentencia recuerda que la Administración no puede trasladar la carga de la prueba a la recurrente, ya que es ella la que tiene la obligación de probar sin ningún asomo de duda el hecho típico, la conducción llevando instalado un dispositivo encaminado "...a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico".*

<sup>2319</sup> *Lo correcto gramaticalmente sería escribir: "u otros mecanismos cualesquiera" ya que en estos casos "cualesquiera" va detrás del sustantivo.*

<sup>2320</sup> *Si se quería sancionar con el mismo importe el utilizar productos sobre el vehículo, por ejemplo, pegatinas o sprays en la placa de matrícula, debió redactarse "mecanismos o productos" y no sólo mecanismos ya que mecanismo según el DLE es el "Conjunto de las partes de una máquina en su disposición adecuada".*

<sup>2321</sup> *La Instrucción S-06/83, de 27 de enero de 2006, en la parte que afecta, dice:*

*a) En primer lugar, la conducta se describe por la acción de "conducir". Es decir, solo el conductor de un vehículo, nunca el titular, puede ser responsable de este tipo de infracción. Se requiere, por tanto, para que el hecho pueda ser denunciado, la circulación del vehículo. De este modo, el agente de la autoridad que detecte en esa circulación del vehículo la presencia de este tipo de mecanismos formulará denuncia contra su conductor.*

*Por esta razón, en el supuesto de que por cualquier medio técnico se tuviese constancia de que un vehículo circulaba con este tipo de mecanismos en un momento y lugar determinados, y siempre que los agentes de la autoridad no hubiesen identificado al conductor, el órgano instructor, como en otros casos análogos, se dirigirá al*

- i) Aumentar en más del 50 por ciento los tiempos de conducción o minorar en más del 50 por ciento los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre<sup>2322</sup>.**

---

titular del vehículo requiriéndolo para su identificación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 82.d) de la Ley de Seguridad Vial. Una vez identificado el conductor, se dirigirá el procedimiento contra él notificándole la denuncia por infracción del artículo 77.h) de la Ley de Seguridad Vial.

b) En segundo lugar, es preciso señalar que la infracción se produce no solo por el hecho de "utilice este tipo de mecanismos, sino también por la conducción de un vehículo que los lleva instalados. El término instalación implica la mera colocación en el vehículo de cualquiera de estos mecanismos, independientemente de su forma de montaje, fija o portátil, de tal forma que resulten útiles para el fin consistente en detectar o localizar los referidos sistemas de vigilancia y eludirlos.

c) Finalmente, es necesario precisar que "mecanismos o sistemas" entran dentro de lo sancionable. A este respecto, el dispositivo debe entenderse prohibido cuando su utilización permita la detección real de los sistemas de vigilancia, ya sea por medio de la captación de sus emisiones o interfiriendo su funcionamiento. Esta situación supone que el mecanismo, para entrar dentro de lo denunciado, debe permitir el diálogo técnico entre el vehículo y el sistema de vigilancia (radar o cinemómetro). Y ello tanto si, a resultas de dicho diálogo, el dispositivo se limita a alertar al conductor para que modifique su conducta como a interferir el radar, cinemómetro o el sistema de captación de imágenes neutralizándolo o inhabilitándolo de modo que el vehículo pueda circular por el punto kilométrico donde se encuentre sin ser captado por el mismo.

Esta interpretación supone, a sensu contrario, que no procede la formulación de denuncia en el caso de que el dispositivo consista en una base de datos de información pública sobre posibles puntos kilométricos donde se encuentren los referidos sistemas de vigilancia, aun cuando se combine con un sistema de navegación que advierta al conductor de la cercanía de algunos de estos puntos previamente introducidos en la citada base de datos. En este caso, no se produce el diálogo técnico antes descrito entre el vehículo y el sistema de vigilancia que permita la detección de este último, sino que el diálogo se produce entre el vehículo y los satélites de localización, limitándose a informar al conductor de la proximidad de un punto previamente introducido en la base de datos.

<sup>2322</sup> Supone una remisión a la regulación contenida en el art. 140.20 de la Ley 6/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el art. 197.20 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Véase también:

**Reglamento (UE) núm. 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) núm. 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el **Reglamento (CE) núm. 561/2006** del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DOUE núm. L 60 de 28 de febrero).

**Real Decreto 640/2007**, de 18 de mayo, por el que se establecen las excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el use del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE núm. 126, de 26 de mayo).

**Real Decreto 1082/2014**, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 km<sup>2</sup>". (BOE núm. 10, de 12 de enero).

**Instrucción Circular 1/2019** del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso",

**j) <sup>2323</sup> Incumplir el titular o el arrendatario <sup>2324</sup> del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar <sup>2325</sup> verazmente <sup>2326</sup> al conductor <sup>2327</sup> responsable**

<sup>2323</sup> **La Sentencia del Tribunal Constitucional 63/2007**, de 27 de marzo, tras manifestar que el mero dato de la titularidad del vehículo no es suficiente para concluir que el propietario fuera también el conductor en el momento de cometerse la infracción, considera que no se trata de un elemento irrelevante y que el propietario tan solo se descarga de responsabilidad si identifica al infractor de forma convincente. En los supuestos en los que la identificación del conductor por parte del titular del vehículo no es completa o verosímil y sí, imprecisa y esquiva, es admisible, según el Tribunal Constitucional, que la Administración utilice este hecho como indicio y que lo valore, en conjunto con otras circunstancias, para inferir la responsabilidad del propietario por la infracción cometida. Con la argumentación anterior, se pretende evitar por las autoridades administrativas que la mera comunicación de no ser el propietario quien conducía el vehículo en el momento de la infracción y la remisión a una tercera persona sin identificación completa sirva para evadir la responsabilidad por la infracción cometida. El deber de identificar verazmente comporta por parte del titular el comunicar todos los datos necesarios (nombre y apellidos -DNI/NIE o pasaporte- y domicilio) (STC 63/2007, de 27 de marzo y 154/1994, de 23 de mayo, entre otras.)

Según el artículo 11) del TRLTSV:

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Si el conductor no figura inscrito en el aludido Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento”.

<sup>2324</sup> Algunas compañías permiten que quien paga el alquiler no sea conductor, pero en mayoría quien paga tiene que disponer también de permiso de conducir. Debe tenerse en cuenta que cuando se alquila un vehículo, los conductores deben estar identificados pues si en el período del alquiler se saltan alguna norma de circulación y les ponen una multa o les quitan puntos, es importante identificar qué conductor ha sido, pues en caso contrario la multa o la detracción de puntos iría al titular del contrato y éste tendría que identificar al conductor.

<sup>2325</sup> En la vía administrativa está contemplada la obligación por parte del titular o arrendatario del vehículo de identificar al conductor, pero no existe esta previsión en la vía penal.

En la página "www.guardianesdelasfalto.com" viene un comentario de fecha 12.08.2014 de un guardia civil que narra que patrullando junto a su compañero se encontraron de frente a un coche que había hecho un trompo en mitad de una rotonda quedando parado el vehículo en sentido contrario. Al detenerse junto a él encontraron a los dos ocupantes de pie junto a éste. Ambos mostraban síntomas evidentes de encontrarse bajo los efectos del alcohol, y al preguntar quien conducía se acusaron mutuamente, no pudiendo averiguar quién de los dos era el conductor, pero sí sabiendo que era uno de los dos porque no acusaban a un tercero. Los agentes tomaron la decisión de trasladar a los dos a dependencias policiales en calidad de detenidos, realizándoles a los dos las pruebas de detección de alcoholemia (uno 1.29 y el otro 1.22), y procediendo a imputar a los dos a la espera de lo que decidiese el juez.

<sup>2326</sup> El artículo 77.j). del TRLTSV califica como infracción muy grave el incumplimiento por el titular o el arrendatario del vehículo de la obligación de identificar al conductor responsable de la infracción que se hubiese cometido con él, cuando hayan sido requerido para ello en el plazo establecido. Pero esta identificación, tal y como establece este artículo, **debe ser veraz**, porque será contra ese conductor designado contra quien se dirigirá el expediente sancionador, es decir, no sería admisible identificar como conductor, por ejemplo, a una persona que tuviera su residencia en el extranjero, sin acreditar que en el momento de cometerse la infracción se encontraba en España. Sin embargo, al no haber fronteras en el espacio Schengen es muy complicado saber si ese conductor se encontraba entonces en España y cuando había entrado y salido.

Con esta regulación parece que la administración cierra la posibilidad de que la sanción de aquellas infracciones no notificadas en el acto (cada vez más) puedan ser eludidas mediante el fácil recurso de inventar un conductor ficticio o de facilitar datos de un conductor real pero que se encuentre fuera del alcance del poder sancionador de la Administración.

<sup>2327</sup> La sanción por no identificar al conductor no es una multa de tráfico sino una sanción administrativa por la falta de colaboración del titular de un vehículo con la Administración.

Como muchas veces se identifica a una persona insolvente y la Administración es incapaz de cobrar la multa, alguna Jefatura de Tráfico optó por multar al titular del vehículo detrayéndole además los puntos correspondientes a la infracción cometida. Los periódicos del 15.01.2018 se hacen eco de que este comportamiento de la DGT es ilegal tal como sentenció el Juzgado de lo Contencioso número 6 de Madrid que en mayo de 2017 anuló esta

**de dicha infracción**<sup>2328</sup>, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido<sup>2329</sup>. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del **artículo 11**<sup>2330</sup>.

---

*sanción. La sentencia recuerda que multar al titular del vehículo, sin tener pruebas de que era él quien conducía, en lugar de al conductor, vulnera los principios de responsabilidad personal y de presunción de inocencia.*

*El Consejo General del Poder Judicial en una nota de prensa de fecha 21.11.2019 informa el jueves, 21 de noviembre de 2019 que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 3 de Valladolid anuló la sanción de 300 euros impuesta por el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda a un vecino por no identificar al conductor del vehículo de su propiedad tras ser captado por un radar circulando a 60 kilómetros en un tramo en el que la velocidad estaba limitada a 50. La obligación de identificación del conductor, precisa el juez, “exclusivamente será exigible y sancionable cuando el requerido para ello, en este caso el titular del vehículo, niegue ser el conductor del vehículo al momento de la infracción o, lo que es lo mismo, niegue su implicación en los hechos”.*

*Por tal motivo, concluye que “lo que no puede imponer la administración municipal demandada, en este caso el Ayuntamiento de Arroyo de la Encomienda, es una obligación absoluta de identificación de conductores haya reconocimiento o no de la autoría, bajo advertencia de duplicar o triplicar la sanción originaria. **Sólo cabe exigir la identificación del conductor cuando el propietario niegue la autoría, pero no en el caso de admitir esta, o de un simple silencio**”. Como en estos dos últimos casos no se ha producido la negativa a identificar al conductor, la multa será “normal”.*

<sup>2328</sup> *No basta con identificar verazmente ya que además hay que hacerlo con buena fe. El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 25 de Madrid en sentencia núm. 124/2015, de 18 de marzo condenó a la titular de un vehículo que, cuando fue requerida para ello, había comunicado el nombre del conductor en la penúltima hoja de un texto de 6 folios escrito en letra muy pequeña y apretada, sin destacar el nombre para dificultar que se encontrase. El Juez apreció mala fe, no aceptó su recurso y la condenó al pago de las costas.*

<sup>2329</sup> *20 días naturales, según el art. 93.1 del TRLTSV.*

<sup>2330</sup> *Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento*

**k) <sup>2331</sup>Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia<sup>2332</sup> de conducción<sup>2333</sup> correspondiente<sup>2334</sup>.**

<sup>2331</sup> Es de lamentar esta redacción cuando el punto siguiente, que se refiere al vehículo en vez de al conductor, es mucho más explicativo y se habría podido prácticamente copiar el mismo texto.

<sup>2332</sup> Los supuestos de conducción careciendo del Permiso o Licencia de Conducción son los siguientes:

- 1) Cuando se declara la pérdida de su vigencia por la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para su otorgamiento o por haber perdido la totalidad de los puntos asignados.
- 2) Cuando haya sido objeto de suspensión cautelar mientras se tramitan los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de las autorizaciones administrativas.
- 3) Cuando pese a haberse obtenido ha sido objeto de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia por concurrir alguno de los supuestos de los artículos 47 y 48 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- 4) Cuando haya sido objeto de intervención al apreciarse que el conductor infractor o implicado en un accidente presenta síntomas evidentes de que ha perdido las condiciones físicas necesarias para conducir.
- 5) Cuando se conduce pese a que el permiso o licencia ha sido **retenido** al amparo del artículo 764.4 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- 6) Cuando se conduce pese a que el permiso o licencia ha sido **intervenido por la Policía Judicial** al amparo del artículo 770.6 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- 7) Cuando se conduce con quiebra de una **condena penal** que lleve aparejada la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.
- 8) Cuando se conduzca un vehículo con un permiso o licencia que no le habilita para ello.
- 9) Cuando por una cuestión de orden público (Ley de Protección de la Seguridad Ciudadana). y el peligro sea realmente próximo y cierto, el agente puede adoptar las medidas que considere oportunas para evitarlo, incluida la retirada del permiso. Luego tendrá que motivar muy bien las razones por las que adoptó esa medida.

Si se conduce sin haber obtenido nunca permiso o licencia, entonces sería delito, de acuerdo con el art. 384 CP, tal como han ido reiterando numerosas sentencias del Tribunal Supremo.

<sup>2333</sup> Para aclarar lo que ocurre cuando un conductor pierde la vigencia del permiso de conducción por agotamiento de los puntos asignados y vuelve a conducir antes de obtener una nueva autorización para conducir, la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 13/S-131 el 24 de julio de 2013 en la que se ordena que solo se entienda delictiva la conducta cuando se deje pasar el plazo para interponer el recurso de alzada correspondiente sin hacer nada o se notifique al interesado la resolución del recurso de alzada presentado. El conductor podrá ser sancionado administrativamente si conduce en ese período.

<sup>2334</sup> Se refiere al permiso o licencia de conducción. Esta infracción puede ser delito de acuerdo con el artículo 384 del Código Penal "al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción". La Audiencia Provincial de Toledo en una sentencia que recoge la edición digital del diario "Expansión" de fecha 07.10.2015 señala que, a la hora de optar por uno de los dos preceptos hay que tener en cuenta que el derecho penal sólo sanciona las conductas más graves y en consecuencia, entiende que, en general, conducir un vehículo de motor careciendo de permiso o licencia será infracción administrativa y sólo si se demuestra, por las circunstancias concretas de los hechos, que ese riesgo es superior al que trata de proteger la norma administrativa podrá hablarse de delito.

Nuevamente la Sección 1 de la Audiencia Provincial de Toledo en sentencia de 30.09.2016 llega a la conclusión de que se está ante una infracción administrativa pero que sería delito si se pusiese en peligro a terceros usuarios de la vía.

El 26.05.2017 la página oficial del Poder Judicial publica una sentencia del Tribunal Supremo que **considera delito conducir sin haber obtenido nunca el permiso de conducción.**

La Sala estimó el recurso de la Fiscalía contra una sentencia de la Audiencia Provincial de Toledo, de 29 de febrero de 2016, que revocó a su vez la condena por delito contra la seguridad vial impuesta por un Juzgado de lo Penal de Toledo a un hombre por conducir un coche por una carretera de la provincia "siendo plenamente consciente de la imposibilidad que le afecta para la conducción de vehículos a motor, por no haber obtenido en ningún momento permiso de conducir o licencia que le habilite oficialmente para conducción de vehículos a motor". El Supremo establece que se trata de un **delito de peligro abstracto**: "De la lectura de dicho precepto no se desprende exigencia alguna de un peligro concreto para la seguridad vial, sino la realización exclusivamente de la conducción de un vehículo de motor sin la correspondiente habilitación administrativa, por no haberla ostentado nunca quien pilota tal vehículo de motor". Anula por tanto la sentencia absolutoria de la Audiencia de Toledo y condena al conductor por un delito contra la seguridad vial.

*(Conducir en España con un permiso extranjero que tiene declarada la pérdida de vigencia en su país por pérdida total de puntos).*<sup>2335</sup>

- I) **Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa<sup>2336</sup> correspondiente<sup>2337</sup>**, con una autorización<sup>2338</sup> que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente<sup>2339</sup>, o incumpliendo las condiciones<sup>2340</sup> de la autorización administrativa que habilita su circulación<sup>2341</sup>.

---

*El TS señala en su sentencia 612/2017 que la pérdida de puntos del permiso de conducción por las sanciones recibidas es indicativo de que se carece de las características adecuadas para conducir un vehículo en tanto que el conductor desprecia las normas de circulación legalmente dispuestas para ello, y tal desprecio ha puesto reiteradamente en peligro el bien jurídico protegido, que es la seguridad vial.*

*El art. 384.1 CP sanciona con toda claridad la conducción de un vehículo de motor en los casos de cancelación de vigencia del permiso por pérdida total de puntos, **sin introducir matiz o especificación alguna**. Es un delito doloso: el sujeto debe conocer que el permiso carece de vigencia.*

*El tipo penal contemplado en el inciso 1º del art. 384 CP a priori no requiere una conducción peligrosa o irregular, bastando la consciente desobediencia con incumplimiento de las pertinentes resoluciones.*

*Sólo se abre un cierto hueco al ámbito sancionador administrativo (desconocimiento por negligencia, que no alcanza el dolo eventual, de la resolución administrativa privando del permiso; creencia errónea de que ha recobrado vigencia del permiso, o conducir con un tipo de autorización no válida para el vehículo..*

*El Tribunal Constitucional en un Auto de 20 de junio de 2018, en el que rechaza admitir a trámite un recurso de inconstitucionalidad de un juzgado de Toledo que estimaba que el Código Penal y la Ley de Seguridad Vial contenían el mismo precepto, llega a la conclusión de que “mientras el tipo penal sanciona a quien conduce un vehículo o ciclomotor sin haber obtenido nunca un permiso o licencia que habilite a conducirlos, cualesquiera que sean sus características, el tipo administrativo califica como sancionable la carencia de autorización administrativa específica para conducir **el concreto vehículo o ciclomotor** que se maneja, pero sin excluir que el conductor tenga licencia para conducir otro distinto”. Eso supone que se considera una infracción administrativa conducir con una licencia de tractor o un permiso de ciclomotor, un autobús con 55 pasajeros o un camión de gran tonelaje, siempre que no se ponga en peligro la vida de nadie y la sanción sería una simple multa.*

<sup>2335</sup> *Tenemos que tener en cuenta los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones penales y recordar que el tipo descrito en el art. 384.1) del Código Penal exige que la declaración de la pérdida de vigencia por pérdida de todos los puntos se realice conforme al procedimiento legalmente establecido respecto de las infracciones de tráfico que conlleven pérdida de puntos previstas en nuestras normas administrativas. Además de la dificultad práctica que supone enlazar las bases de datos entre países tendrían que coincidir exactamente las infracciones y una detracción de puntos equivalente y además debía existir un convenio entre Estados y actualmente esto no es así.*

<sup>2336</sup> *En las infracciones referidas a la documentación del vehículo el responsable es el titular, tal como está indicado en el artículo 82.f) del TRLTSV.*

<sup>2337</sup> *Se refiere al permiso de circulación.*

<sup>2338</sup> *Por ejemplo, una autorización especial de circulación.*

<sup>2339</sup> *Este apartado se aplicaría, por ejemplo, al titular de un ciclomotor que tuviese el motor trucado para poder circular con más potencia o a más velocidad de la permitida, ya que hubiera debido de disponer de una autorización A1, A2, A o B, al desarrollar más potencia y/o velocidad. Podría ser incluso de aplicación a una bicicleta de pedaleo asistido ya que, aunque ésta no necesita autorización, si se alterase y quedase convertida “de facto” en un ciclomotor podría su titular ser sancionado también. En ambos casos también podrían ser denunciados los conductores si careciesen del permiso de conducción correspondiente al vehículo que conducen y se le podría aplicar el art. 384 CP.*

<sup>2340</sup> *Las condiciones se refieren a las restricciones, limitaciones o adaptaciones necesarias para poder conducir un vehículo. Estas condiciones se pueden exigir tanto al conductor como al vehículo.*

<sup>2341</sup> *En este apartado el TRLTSV muestra poca precisión ya que considera infracción muy grave el incumplimiento por parte del transportista **de cualquiera** de las condiciones que figuran en la autorización administrativa que habilita para su circulación equiparando esta situación a la conducción con exceso de alcohol, con presencia de drogas o a la conducción temeraria, lo que en principio no parece procedente. Hay que acudir al punto VIII del preámbulo de la Ley 6/2014 de modificación de la ley de tráfico para entender lo que se propone el legislador ya que aquel apartado estaba “dirigido especialmente a los casos de vehículos que lo hacen amparados en autorizaciones complementarias que no cumplen los requisitos de la propia autorización y para los que la sanción no parece haber sido la respuesta adecuada”.*

---

*Es lamentable, que no hubieran dejado constancia de aquella preocupación en el texto refundido. Estos vehículos deben cumplir estrictamente con sus específicas condiciones de circulación ya que por sus características pueden representar un grave peligro para otros usuarios de la vía e incluso para la propia vía y esto justifica no sólo la sanción sino también la inmovilización.*

*Sería de aplicación el art. 12.7 TRLTSV que prohíbe la circulación de vehículos que hayan sufrido una reforma de importancia sin haberla regularizado ante el organismo competente en materia de industria. Como vemos no se castiga sólo realizar la reforma de importancia sin autorización (art. 67 TRLTSV) sino que también se castiga la circulación en esas condiciones. Si se denuncia la realización de la reforma sin haberla regularizado el denunciado sería el titular, por una infracción grave que pasaría a ser muy grave si las condiciones técnicas afectasen gravemente a la seguridad vial.*

*Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello supone la pérdida de 4 puntos del permiso de conducción (Apartado 8 del Anexo II TRLTSV).*

## II) Circular con un vehículo que incumpla<sup>2342</sup> las condiciones técnicas que afecten gravemente<sup>2343</sup> a la seguridad vial<sup>2344</sup>.

<sup>2342</sup> Tendría que decir: "Circular con un vehículo cuyas condiciones técnicas afecten gravemente a la seguridad vial" o "Circular con un vehículo que incumpla gravemente las condiciones técnicas que afecten a la seguridad vial".

**Si se incumple lo que hace que el vehículo esté en malas condiciones no se puede decir que sea una conducta equivocada**, por ello es lamentable que el legislador no haya prestado más atención al texto de la Ley y permita que puedan deducirse interpretaciones como ésta, más allá de que se haya querido sancionar el mal estado del vehículo.

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, señala en su art. 1 que "El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; **no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos**".

Con lo cual en el caso de que el vehículo fuera de alquiler y los frenos estuviesen en mal estado nos encontraríamos que el conductor sería sancionado por ese motivo por el TRLTSV y tendría que hacer frente a la responsabilidad civil en caso de accidente, lo que no parece que tenga mucho sentido. Las empresas de alquiler incluyen una cláusula en el contrato indicando que entregan el vehículo en perfectas condiciones y el conductor se ve obligado a demostrar que no fue así, lo que resulta bastante tedioso y complicado. Debería incluirse un apartado que dijese "excepto cuando la responsabilidad corresponda al titular". Los clientes, por su parte, deben examinar, al menos, el exterior del vehículo y comprobar neumáticos y matrículas, siendo también recomendable que vean el recibo del seguro, la tarjeta ITV y el permiso de circulación.

<sup>2343</sup> Estaría incluido en este apartado circular con un vehículo cuya Inspección Técnica hubiera sido declarada desfavorable o negativa sin haber superado de nuevo la inspección.

Sería interesante que el Reglamento General de Circulación aclarase cuales son las condiciones técnicas que afectan gravemente a la seguridad vial.

Manipular un cuentakilómetros, ¿se considera una infracción contemplada en este apartado o en el apartado "o"? También podría entenderse que circular con un vehículo con el volante a la derecha también afectaría a la seguridad vial incluso gravemente si no se está habituado, pero dado que eso afectaría a la libre circulación de personas no está prevista ninguna limitación.

**El artículo 7.a) del Real Decreto 920/2017**, de 23 de octubre por el que se regula la Inspección Técnica de Vehículos -ITV- (BOE núm. 271, de 8 de noviembre), establece: "a) Tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos, deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por las vías públicas.

El agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que realice el informe y atestado, será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio, después de la preceptiva reparación, comunicándolo tanto al interesado como a la DGT. Recibida dicha comunicación, esta última dictará resolución imponiendo, en su caso, la inspección extraordinaria al vehículo".

Asimismo, el artículo 11.3) del mencionado Real Decreto, determina: "Los defectos calificados como muy graves son defectos que inhabilitan al vehículo para circular por las vías públicas. En este supuesto, el traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo. Una vez subsanados los defectos, se deberá presentar el vehículo a inspección en un plazo no superior a dos meses, contados desde la primera inspección negativa".

El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes, en su art. 9.b dispone: "Podrán ser instalados determinados elementos o conjuntos usados, reconstruidos por talleres especialistas (debería decir, "especializados"), expresamente autorizados por el Ministerio de Industria y Energía (desde enero de 2020 pasa a denominarse Ministerio de Industria, Comercio y Turismo), para la utilización exclusiva de éstos en las reparaciones que ellos efectúen en vehículos, cuyos modelos incorporen el conjunto reconstruido, previa conformidad escrita del cliente y siempre que el taller se responsabilice también por escrito de que tales conjuntos se hallan en buen estado y ofrecen suficiente garantía".

- m)** <sup>2345</sup>Participar o colaborar<sup>2346</sup> en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.<sup>2347</sup>
- n)** <sup>2348</sup>Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente<sup>2349</sup>, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro<sup>2350</sup> de la señalización<sup>2351</sup> permanente u ocasional.

---

La Guía codificada de Infracciones de Tráfico utiliza este apartado para calificar como muy grave, circular con un vehículo cuya carga indivisible rebasa la longitud, anchura o altura reglamentarias sin autorización complementaria y si pensamos en el caso de un conductor que lleva un soporte para bicicletas que excede 5 cm las medidas reglamentarias, no tiene mucho sentido que se califique ese exceso como muy grave, es decir, debía graduarse la infracción en función del exceso sobre lo previsto reglamentariamente.

<sup>2344</sup> El Tribunal Constitucional ya dejó claro en su Sentencia 59/1985, de 6 de mayo (BOE núm. 134, de 05 de junio) que en el concepto de «tráfico y circulación de vehículos a motor» no se encuentran englobadas solamente las condiciones atinentes a la circulación (verbigracia: señales, limitaciones de velocidad, etc.), sino las condiciones que deben llenar los vehículos que circulan.

<sup>2345</sup> Aquí no deja de sorprender que al inicio de este artículo diga que son muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley, y entre ellas cita las referidas a la alteración del tacógrafo y del limitador de velocidad, pero resulta que en la Ley ni siquiera aparecen esos términos. Tampoco figuran en el RGCir y tenemos que acudir al art. 11.12) del RGV para encontrarlos. Por su parte el RGCond los cita en el apartado B.2.4º del Anexo V como conocimientos necesarios para obtener los permisos C1 y C y en apartado B.2.5º) para obtener los permisos D1 y D.

Por eso sería conveniente que el TRLTSV contuviese esos términos en el articulado.

<sup>2346</sup> El titular del vehículo está necesariamente implicado y hacia él se dirige la denuncia. También puede ser denunciada una persona o empresa que haya colaborado en la manipulación.

<sup>2347</sup> La Instrucción 10/TV-67, de 21 de mayo, referida a "Instrucciones para ejecución de servicios de vigilancia por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil durante el año 2010", en su punto 4.8) -Tacógrafos-, determina: "Las denuncias que se formulen por comisiones de infracciones a la LTSV en esta materia, se remitirán a la Jefatura de Tráfico de la provincia en la que se haya detectado el hecho y las que lo sean como consecuencia del incumplimiento de lo establecido en la normativa sobre ordenación del transporte terrestre, lo serán a los órganos encargados de las Comunidades Autónomas competentes en la materia.

Participar o colaborar en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento de este dispositivo, constituye infracción tipificada como grave (art. 77.m) TRLTSV) que lleva aparejada para el conductor que participe o colabore la pérdida de 6 puntos". Esta pérdida figura en el Apartado 7 del Anexo II TRLTSV.

Para la denuncia de estas infracciones es necesario que el agente disponga de la correspondiente tarjeta de control que le posibilite inspeccionar el tacógrafo.

La alteración del tacógrafo puede ser un delito. En una Sentencia dictada el 15.01.2020 el Tribunal Supremo condenó a seis meses de prisión y al pago de una multa de 1080 euros por un delito de falsedad documental, en la modalidad de simulación, a un camionero que colocó un imán en la parte metálica del sensor de movimiento del tacógrafo, que generaba registros de inactividad cuando en realidad estaba en funcionamiento.

Los magistrados concluyeron que en el caso planteado se produjo un delito de falsedad documental, sancionable penalmente conforme al artículo 392 del Código Penal, en relación con el artículo 390.1.2º del mismo texto legal. Este último artículo describe como una de las modalidades del delito de falsedad documental "simular un documento en todo o en parte de manera que induzca a error sobre su autenticidad".

<sup>2348</sup> Las infracciones recogidas en el artículo 77. n), ñ), o), p), q) y r) son infracciones por hechos ajenos a la circulación. El art. 80.2d indica que se sancionarán con una multa de entre 3.000 y 20.000 €.

<sup>2349</sup> Este apartado está motivado por los casos de inicios de obras sin conocimiento previo de quienes pueden y deben informar a los conductores, lo cual genera situaciones de malestar para los ciudadanos, desconocedores en ocasiones de que en una carretera existe una incidencia importante.

<sup>2350</sup> El deterioro puede ser provocado o debido al paso del tiempo. Debiera aclararse esto ya que, si existiese una señal deteriorada por el paso del tiempo, también sería responsable el organismo encargado del mantenimiento de esa señal.

<sup>2351</sup> Pintarrajear una señal es infracción muy grave. No se entiende porque en el punto r) dice que se debe reparar el daño causado a la infraestructura de la vía y sin embargo han omitido la obligación de reparar la señalización cuando se ha dañado de forma voluntaria.

- ñ) No instalar<sup>2352</sup> la señalización de obras<sup>2353</sup> o hacerlo incumpliendo la normativa vigente<sup>2354</sup>, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.**
- o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales<sup>2355</sup> que afectan de manera directa<sup>2356</sup> a la seguridad vial<sup>2357</sup>.**
- p) Instalar inhibidores de radar<sup>2358</sup> o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.**

<sup>2352</sup> Esta infracción que, si bien no estaba recogida en la Ley de Seguridad Vial, ya era objeto de tratamiento, regulación y sanción en la normativa de Carreteras, donde se establece que la realización de dichas obras, tendrá la consideración de infracción leve, grave o muy grave, según en qué parte de la vía se lleven a efecto. Así, en el art. 110 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm.228, de 23 de septiembre), se establece:

110.2.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

110.3.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

110.4.a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

<sup>2353</sup> Una infracción que se aplicaría a la empresa autora del hecho.

<sup>2354</sup> Instrucción 8.3-IC. Señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas fuera de poblado (Orden de 31 de agosto de 1987, del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo); Señalización de los tramos afectados por la puesta en servicio de las obras (Orden Circular 15/2003, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"); Intensificación y ubicación de carteles de obras (Orden Circular 16/2003, del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana")) y Señalización móvil de obras (Monografía Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana")).

<sup>2355</sup> Así podría ser sancionada la manipulación del cuentakilómetros o trucar, por ejemplo, la velocidad o el tubo de escape de una motocicleta o ciclomotor. También serían denunciadas por este artículo las empresas autorizadas para manipular placas de matrícula que cometiesen alguna infracción relacionada con su actividad.

En este último caso nos encontramos que la Guía codificada de infracciones de Tráfico de la DGT no contempla esta infracción por lo que, si se comete, los funcionarios desconocen inicialmente como darla de alta en el sistema.

<sup>2356</sup> Debiera aclararse cuáles son esas actividades industriales. Si una empresa está situada cerca de una vía y emite humos que dificultan, en función del viento, la visibilidad en esa vía, nos encontraríamos con una afectación indirecta ya que el propósito de la empresa no era inundar de humo la carretera.

<sup>2357</sup> Entre esas actividades industriales podría incluirse la utilización de piezas de segunda mano para reparar un vehículo. El Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles de sus equipos y componentes indica que un taller siempre ha de utilizar recambios nuevos, además de entregar al cliente los sustituidos. Un taller sólo podrá recurrir a piezas usadas si no las hubiese en el mercado o el cliente aceptase el empleo de esas piezas, pero, en ambos casos, siempre debería contar con la autorización por escrito del cliente. Además, no se pueden nunca utilizar recambios usados al reparar elementos activos o conjuntos de los sistemas de frenado, suspensión y dirección del vehículo.

<sup>2358</sup> Aquí no se refiere a conducir vehículos con inhibidores (apartado "h") sino a instalarlos, por ejemplo, en un taller de automóviles. Estamos ante un ejemplo de actividad industrial que afecta a la seguridad vial lo que implica sanciones especiales. Otro ejemplo sería por ejemplo trucar motocicletas o ciclomotores. La sanción oscila entre 3.000 y 20.000 €, y puede además implicar la suspensión de la autorización administrativa con la que ejercen su actividad.

Si se sancionase a un conductor, fuese o no el titular del vehículo, por conducir un vehículo provisto de un inhibidor, debería denunciarse al titular por instalar un inhibidor y también al taller que lo instaló.

**q) Incumplir las normas<sup>2359</sup> sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores<sup>2360</sup> autorizados o acreditados<sup>2361</sup> por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores<sup>2362</sup> o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección<sup>2363</sup> o auditoria.**

---

<sup>2359</sup> Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre) y Real Decreto 170/2010, de 19 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Centros de Reconocimiento destinados a verificar las Aptitudes Psicofísicas de los Conductores (BOE núm. 54, de 3 de marzo).

El art. 80.3 TRLSV indica que “se podrá imponer la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades”.

<sup>2360</sup> “Cuando no hay facultativos ni medio alguno o suficiente para las exploraciones o cuando todo se reduce a un mero interrogatorio del interesado o no se realizan las mínimas comprobaciones o exploraciones, nos hallamos en el ámbito penal. También cuando ante una manifiesta y relevante deficiencia o enfermedad conocida nada se dice. En estos casos el reconocimiento es una ficción, no existe. Sólo hay un «papel» que encubre la inexistencia absoluta de actividad facultativa” (Memoria del Fiscal de Seguridad Vial incluida en la Memoria de 2010 de la Fiscalía General del Estado). Véanse los artículos 390.1. 2º y 28 a) y b) del Código Penal.

Debieran detallarse mucho más las responsabilidades de los Centros de Reconocimiento de Conductores por la mala praxis. Se dio el caso de una persona carecía de vista en un ojo y sin embargo el centro no detectó esa limitación, porque el interesado tapó un ojo y luego al indicarle que tapase el otro, volvió a tapar el mismo, y no está clara la sanción en estos casos. Fue sancionado el Centro por no haber llevado a cabo el reconocimiento ya que la JPT entendió que al no apreciar el facultativo la falta de visión en un ojo, eso implicaba que el reconocimiento no tuvo lugar.

<sup>2361</sup> Debiera aclarar la diferencia existente entre autorizados y acreditados, ya que los acreditados deben ser previamente autorizados.

<sup>2362</sup> La cualificación de los profesores puede verse afectada por otras leyes. Así la Ley 26/2015, de 28 de julio (BOE núm. 180, de 29 de julio), de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, introdujo un nuevo requisito para acceder a profesiones, actividades u oficios que impliquen contacto habitual con menores, así como para ejercerlas ya que ahora se exige no haber sido condenado en sentencia firme por algún delito contra la libertad e indemnidad sexual. Se acredita esa circunstancia mediante un certificado negativo gratuito expedido por el Registro Central de delincuentes sexuales. Lo que no ha aclarado hasta ahora el Ministerio de Justicia es que se debe entender por “habitual”. Esto afecta a los profesores que tienen contacto con menores que quieren obtener el permiso de ciclomotor, el A1 o alguna de las licencias.

<sup>2363</sup> Es decir, no se refiere sólo a los funcionarios inspectores de la DGT o de las Jefaturas Provinciales de Tráfico sino también a los inspectores de las Conserjerías de Salud de las Comunidades autónomas.

- r) **Causar daños<sup>2364</sup> a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo<sup>2365</sup>, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa<sup>2366</sup> o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado<sup>2367</sup>.**
- s) **Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.**
- t) **Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.**
- u) **Utilizar dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente, en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir, o colaborar o asistir con la utilización de dichos dispositivos.**
- v) **Incumplir las normas en materia de auxilio en vías públicas.**
- w) **Incumplir las normas sobre el uso de los alcoholímetros antiarranque.**
- x) **Arrojar a la vía o sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.**

<sup>2368</sup> (No detenerse en un paso a nivel).

<sup>2364</sup> De nuevo el TRLTSV no deja de sorprendernos ya que castiga causar daños a la infraestructura de la vía cuando se carezca de permiso de conducción o incluso de la autorización administrativa ADR o hayan variado los requisitos de su otorgamiento y, sin embargo, no considera esos hechos infracción muy grave cuando se tiene un permiso o autorización en vigor, dando a entender que en este último caso el conductor ni es sancionado ni tiene que reparar los daños causados.

Es cierto que ese mismo art. 77 señaló antes en su apartado n) que es infracción muy grave: “Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la **señalización permanente u ocasional**.”, pero, además de olvidarse incluir el término “destrucción”, ya que lo que se deteriora o altera se puede recuperar, pero no lo que se destruye, no incluye la necesidad de reparar el daño causado.

El agente, debe acudir al art. 41.2.b) de la Ley 37/2015, de Carreteras para denunciar. Dicho art. señala que es infracción muy grave: “b) Destruir, deteriorar, alterar, o modificar cualquier construcción, instalación, elemento o equipamiento cuando las actuaciones afecten a la plataforma, o **puedan afectar a la seguridad viaria, ... si se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la misma**”.

<sup>2365</sup> El periódico digital “larioja.com” informa en su edición de 14.07.2015 de la detención del conductor de una cosechadora que iba derribando, mientras recorría 5 km, todo tipo de señales verticales debido a la anchura del vehículo. Habría cometido un delito de conducción temeraria, otro contra la seguridad del tráfico al alterar la señalización y otro de daños en la vía pública.

<sup>2366</sup> La redacción no es la mejor, ya que parece que se puede pedir autorización administrativa para causar daños en la infraestructura de la vía. Quedaría mejor si dijese “Provocar alteraciones en la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo careciendo de la correspondiente autorización administrativa o causar daños en la infraestructura de la vía, en cuyo caso, además, se debe reparar el daño causado”.

<sup>2367</sup> La Guía Codificada de Infracciones de la DGT, asigna esa responsabilidad al Titular o al Arrendatario a largo plazo. No contempla sanciones ni para el conductor ni para el cargador de la mercancía.

<sup>2368</sup> El TRLTSV no tipifica con claridad esta infracción ni tampoco se encuentra convenientemente clarificada en el RGCir. Habría que encuadrarla dentro de la conducción negligente o temeraria. En Ontario (Canadá) se retiran

## **Artículo 78. Infracciones en materia de aseguramiento obligatorio.**

---

*5 puntos del permiso al conductor de un autobús que no se detiene en un paso a nivel sin barreras, antes de cruzarlo.*

## 1. Las infracciones derivadas del incumplimiento de la obligación<sup>2369</sup> de asegurar<sup>2370</sup> los vehículos a motor se regularán y sancionarán con arreglo a su legislación específica<sup>2371</sup>.

<sup>2369</sup> El Decreto-Lei 291/2007 portugués, de 21 de agosto en conjunto con la orden núm. 56/95, indican que los vehículos cuya utilización esté sujeta a estar asegurado y con estacionamiento habitual en Portugal, excepto motocicletas, ciclomotores, triciclos, cuadriciclos y máquinas industriales, deben tener colocado en el interior del vehículo, en la esquina inferior derecha del parabrisas, en un lugar bien visible desde el exterior, una viñeta que indique que tienen contratado un seguro de responsabilidad civil.

<sup>2370</sup> Mediante una multa de 601 a 3005 €, graduada según que el vehículo circule o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la ausencia de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción (con posible reducción del 50% si se utiliza el procedimiento abreviado) y el posible depósito o recinto del vehículo, mediante el procedimiento sancionador de tráfico y siendo el competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico o los órganos previstos en las Comunidades Autónomas que tengan transferidas las competencias. Del importe de la sanción se entregará el 50% al Consorcio de Compensación de Seguros (Art. 3 del texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor).

La obligación de asegurar los vehículos se encuentra regulada en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre). Su art. 4.1 establece: “El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados”.

El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre), dispone en su art. 14.1: “Todo vehículo a motor deberá ir provisto de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro obligatorio”.

Ver también Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DOUE núm. L 263 de 7 de octubre), relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. De acuerdo con el art. 3 de esta Directiva se debe asegurar la responsabilidad civil del titular o del conductor de un vehículo de motor cuando se matricule en cualquier país de la UE.

La Instrucción 17/S-145 de la DGT sobre “Tramitación de Expedientes Sancionadores y Resolución de Recursos en materia de Seguro Obligatorio de Automóviles” diferencia el carecer del SOA (seguro obligatorio del Automóvil) de circular sin SOA. Sí está correctamente estacionado se denunciará por carecer de SOA, pero si está, por ejemplo, estacionado en doble fila, la denuncia se hará por circular sin seguro ya que se entiende que es un hecho de la circulación y además se presupone que ha habido una circulación muy reciente.

Esta Instrucción parece que ha perdido vigencia ya que la cuestión prejudicial C-80/17 de 4 de septiembre de 2018 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (vinculante para todos los Estados), instada por el Supremo Tribunal de Justiça (Tribunal Supremo de Portugal), señala que “... **es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil** relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero **se encuentra estacionado en un terreno privado** por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo”.

En una sentencia con fecha de 29.04.2021, referida al asunto C-383/19, en la que resuelve una cuestión prejudicial planteada por un tribunal polaco, el TJUE declara que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil **es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro**, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable. De este modo, explica, en principio es obligatoria incluso aunque dicho vehículo **no sea, en un momento dado, apto para circular** debido a su estado técnico. En este sentido, recuerda, siguiendo la Directiva que **el concepto de ‘vehículo’ es objetivo y es independiente del uso que se haga o pueda hacerse** del vehículo en cuestión o de la intención del propietario o de cualquier otra persona de utilizarlo efectivamente.

Esto es así, agrega, porque **el estado técnico de un vehículo puede variar a lo largo del tiempo** y su eventual restablecimiento depende de factores subjetivos, como la voluntad de su propietario o de su poseedor de efectuar las reparaciones necesarias y la disponibilidad del presupuesto necesario para ello.

2. Las estaciones de inspección técnica de vehículos requerirán la acreditación del seguro obligatorio<sup>2372</sup> en cada inspección ordinaria o extraordinaria del vehículo. El resultado de la inspección no podrá ser favorable en tanto no se verifique este requisito<sup>2373</sup>.

## Artículo 79. Infracciones en materia de publicidad.

---

Además, la obligación de aseguramiento, según la Directiva, **no está vinculada a la utilización del vehículo como medio de transporte** en un momento dado ni a la cuestión de si el vehículo de que se trata ha causado daños.

En consecuencia, la obligación de aseguramiento **no puede excluirse por el mero hecho de que un vehículo matriculado no sea apto** para circular en un momento dado debido a su estado técnico y, por lo tanto, no sea capaz de causar daños, aunque sea así desde el momento de la transmisión de la propiedad.

Con lo cual la única posibilidad de que carezca de seguro es que esté dado de baja temporal o definitiva.

<sup>2371</sup> Los ciclos, tal como están definidos en el TRLTSV, al no ser vehículos de motor, no tienen obligación de contratar una póliza de seguro, lo que no significa que no puedan hacerlo. La ausencia de seguro no exime de su responsabilidad civil a un ciclista que causa daños, teniendo que pagar esos daños de su bolsillo.

Sin embargo, el Reglamento UE 168/2013, que entró en vigor el 01/01/2016, añade una nueva categoría: **los ciclos de motor que se engloban en la Categoría L1e, y que son considerados vehículos de motor y por ello tienen la obligación de matricularse y estar asegurados.**

En algunos países, como es el caso de Suiza, tienen que tener contratado un seguro de responsabilidad civil a través de su seguro personal. Allí tal como señala el diario "Berner Zeitung" de 04.01.2012, el daño promedio causado por un ciclista, según un estudio de Axa Winterthur, es de 2.000 francos suizos, pero si hay daños personales puede llegar a ser de 500.000 francos y en caso de carecer de seguro tendría que abonarlos de su bolsillo.

Un vehículo con matrícula de un país de la UE que circule por España, está obligado a estar en posesión del seguro de responsabilidad civil correspondiente y consecuentemente si podría ser denunciado por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico al carecer de seguro.

<sup>2372</sup> El art. 14.2 del Real Decreto 1507/2008, establece:

"La vigencia del seguro obligatorio se constatará por los agentes de la autoridad mediante la consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados.

En su defecto, quedará acreditada la vigencia del seguro mediante el justificante de pago de la prima del periodo de seguro en curso, siempre que contenga, al menos, la identificación de la entidad aseguradora, la matrícula, placa de seguro o signo distintivo del vehículo, el periodo de cobertura y la indicación de la cobertura del seguro obligatorio.

Tratándose de vehículos dedicados al alquiler sin conductor, se considerará documentación acreditativa de la vigencia del seguro la copia cotejada del justificante de pago de la prima, en la forma que determine la DGT."

<sup>2373</sup> La redacción de este apartado es un poco absurda. Parece que el conductor se entera al final del recorrido por la línea de inspección de que la inspección no va a ser favorable. Sería mucho mejor que indicase que antes de la realización de la inspección, el personal de la estación ITV comprobará que el vehículo está asegurado y si no lo estuviese no procederá a la inspección.

Para que este apartado se cumpliera de forma óptima para los titulares de los vehículos y las estaciones ITV, el titular al efectuar la reserva de hora de la inspección debía ser automáticamente informado de que en la fecha de la inspección tendría el seguro caducado y de esa forma ya acudiría con el seguro al día.

Recordemos que el ciudadano no está obligado a llevar encima el recibo del seguro (aunque en caso de colisión puede ser muy conveniente) porque ese dato está en poder de la Administración y la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas señala en su art.2.2.b) "Las entidades de derecho privado vinculadas o dependientes de las Administraciones Públicas, quedarán sujetas a lo dispuesto en las normas de esta Ley que específicamente se refieran a las mismas, y en todo caso, cuando ejerzan potestades administrativas.", como es el caso de las Estaciones ITV, que además pueden comprobar telemáticamente si el vehículo está asegurado.

Además, el legislador se olvidó de indicar en el TRLTSV que tipo de infracción comete una estación ITV si considera favorable la inspección a un vehículo que carece de seguro. Además, sería interesante aclarar si esa inspección seguiría teniendo validez una vez que se suscribiese una póliza de aseguramiento.

Véase el art. 8.3) del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

**Las infracciones** a lo previsto en el **artículo 52**<sup>2374</sup> se sancionarán en la cuantía y a través del procedimiento establecido en **la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios**<sup>2375</sup>.

<sup>2376</sup> (Otras infracciones relacionadas con la seguridad vial).

## **CAPÍTULO II**

---

<sup>2374</sup> Ese artículo se ocupa de la publicidad en relación con vehículos a motor.

<sup>2375</sup> Título IV, Capítulo I del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (BOE núm. 287, de 30 de noviembre).

Dentro de las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios, figura en su artículo 49:

f) "El incumplimiento de las normas relativas a registro, normalización o tipificación, etiquetado, envasado y publicidad de bienes y servicios".

g) "El incumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en cuanto afecten o puedan suponer un riesgo para los consumidores y usuarios".

l) "El uso de prácticas comerciales desleales con los consumidores y usuarios".

Por su parte el art. 51 señala que:

"Las infracciones en materia de defensa de los consumidores y usuarios previstas en esta norma serán sancionadas por las Administraciones públicas competentes con multas de acuerdo con la siguiente graduación:

■ **Infracciones leves, hasta 3.005,06 euros**

■ **Infracciones graves, entre 3.005,07 euros y 15.025,30 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de la infracción.**

■ **Infracciones muy graves, entre 15.025,31 y 601.012,10 euros, pudiendo rebasar dicha cantidad hasta alcanzar el quíntuplo del valor de los bienes o servicios objeto de infracción. En el supuesto de infracciones muy graves, la Administración pública competente podrá acordar el cierre temporal del establecimiento, instalación o servicio por un plazo máximo de cinco años. En tal caso, será de aplicación la legislación laboral en relación con las obligaciones de la empresa frente a los trabajadores".**

Véase también el Real Decreto 1945/1983, de 22 de junio, por el que se regulan las infracciones y sanciones en materia de defensa del consumidor y de la producción agro-alimentaria (BOE núm. 168, de 15 de julio).

<sup>2376</sup> Aparte de las infracciones contempladas en el TRLTSV, existen otras que regulan, de manera directa y específica, el tráfico y la seguridad vial y que contienen tipos o sanciones que, de una manera o de otra puedan estar relacionados con el tráfico de vehículos, como las que regulan el transporte terrestre por carretera, la publicidad de los vehículos o el seguro obligatorio con el que deben contar todos los vehículos u otras normas que, sin tener esa proximidad con el ámbito de la seguridad vial tienen disposiciones que se aproximan, como es el caso de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana que contempla en el art.39.2.c) entre las sanciones accesorias: "La suspensión temporal de las licencias, autorizaciones o permisos desde seis meses y un día a dos años por infracciones muy graves y hasta seis meses para las infracciones graves, en el ámbito de las materias reguladas en el capítulo IV de esta Ley. En caso de reincidencia, la sanción podrá ser de dos años y un día hasta seis años por infracciones muy graves y hasta dos años por infracciones graves."

**Artículo 80. Tipos**<sup>2379</sup>.

<sup>2377</sup> Debiera titularse “Sanciones y Premios” o “Sanciones y Distinciones” e incluir, por ejemplo, la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial. Esta medalla es una condecoración civil que tiene por objeto recompensar a personas o entidades que hayan destacado por su actividad en favor de la seguridad en el tráfico o la circulación; bien por la realización de un acto heroico o de ejemplar solidaridad; bien por colaborar de forma relevante con autoridades y agentes responsables de su ordenación y control; bien prestando servicios considerados eminentes de carácter de carácter técnico, pedagógico o en el orden económico o social. Esta medalla se encuentra regulada por el Decreto 2464/1974, de 9 de agosto (BOE, de 9 de septiembre), que fue desarrollado por la Orden del Ministerio de la Gobernación, de 6 de noviembre de 1974 (BOE, de 19 de noviembre). Posee tres categorías: oro, plata y bronce y cada categoría consta de tres distintivos: Rojo que se entrega como premio a los actos de valor, Azul para actuaciones o aportaciones de carácter técnico o pedagógico, y Blanco para méritos relativos al orden económico o social. La concesión de estas medallas exige la elaboración de un informe previo por parte de la Dirección General de Tráfico. Las medallas de oro son concedidas mediante un Real Decreto acordado en el Consejo de Ministros, las de plata a través de una orden del Ministerio del Interior y las de bronce por resolución de la Dirección General de Tráfico. El Director General de Tráfico expide la credencial que acredita la concesión a nombre de la persona o entidad premiada. El número de concesiones se encuentra limitado a tres medallas de oro, seis de plata y doce de bronce por año. Las corporaciones, instituciones, personas jurídicas, organismos o entidades públicas o privadas que reciban esta distinción pueden reproducirla en documentos y situarla en su bandera o guion si lo tuvieran.

A veces el reconocimiento es de otro tipo, así el diario “El Correo de Andalucía” informa el 30.04.2019 que la DGT ha reconocido la labor de la Policía Local de Castilleja en materia de Seguridad Vial mediante un escrito donde comenta el informe redactado por ese cuerpo referente a diversas actuaciones en materia de Seguridad Vial.

El Real Decreto 400/2012, de 17 de febrero, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior, hizo desaparecer de las competencias de la DGT la tramitación de los expedientes de conductor ejemplar. La DGT otorgaba un diploma de conductor ejemplar a algunos conductores, pero les exigía tener un expediente impoluto y una antigüedad en el permiso de al menos 50 años.

El TRLTSV adolece de un excesivo ánimo sancionador. En muchos países o en algunas ciudades o regiones de esos países se premia la buena conducción, por ejemplo, en Dubái, Singapur, Australia, Nueva Zelanda, Estados Unidos o incluso en Bélgica o Francia. Los premios consisten en puntos adicionales, en vales de combustible, en billetes de lotería, en rebajas en el seguro o en la renovación del permiso, etc. A veces van acompañados de Certificados de Méritos como buen conductor. En general, los resultados son satisfactorios.

<sup>2378</sup> La Ley 18/2009, de reforma de la LTSV en materia sancionadora estableció una multa económica fija para cada tipo de infracción y suprimió la suspensión temporal del permiso de conducción.

Esta ley suprimió la sanción por no llevar en el vehículo el recibo del seguro, pero no eximió de la obligación de llevarlo. Existen otros comportamientos obligatorios que tampoco son objeto de sanción tal como se puede comprobar en el art. 121.3) del RGCir: “Todo peatón debe circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, y cuando circule por la acera o paseo izquierdo debe ceder siempre el paso a los que lleven su mano y no debe detenerse de forma que impida el paso por la acera a los demás, a no ser que resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo”. En esos casos el RGCir debiera decir “Se recomienda a los peatones que circulen por la acera de la derecha...”. Recordemos la incongruencia que supone la definición 58 del Anexo I del TRLTSV, en la que una acera sólo existe en las carreteras, así que este art. del RGCir no se aplicaría en las ciudades ya que en estas según la definición contenida en el TRLTSV no existen “aceras”.

Las infracciones referidas a no respetar los límites de velocidad se rigen por un baremo propio.

<sup>2379</sup> Las personas tienen temor a dañarse a sí mismos o a dañar a otros o incluso a bienes cuando circulan por las vías públicas pero ese temor no es suficiente para conseguir un adecuado comportamiento en materia de seguridad vial y por ello la ley dispone de sanciones para corregir esos comportamientos.

Sería muy interesante que se publicase, como en Alemania, un catálogo donde estuviesen contenidas todas las infracciones y las sanciones anudadas a ellas. En aquel país, se detallan numerosas infracciones leves y eso produce una gran seguridad jurídica y evita interpretaciones por parte de cada administración con competencias en materia de tráfico.

1. **Las infracciones leves**<sup>2380</sup> serán sancionadas con multa<sup>2381</sup> de hasta<sup>2382</sup> **100 euros**<sup>2383</sup>, las **graves**<sup>2384</sup> con multa de **200 euros**, y las **muy graves**<sup>2385</sup>, con multa de **500 euros**<sup>2386</sup>. No obstante, **las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad**<sup>2387</sup> **se sancionarán** en la cuantía prevista en el **anexo IV**.

---

<sup>2380</sup> Hay un enorme margen de discreción para las Administraciones competentes en materia de tráfico. Así las multas leves pueden oscilar, por ejemplo, entre los 60 € que supone no llevar el permiso de conducción encima, salvo que se lleve el de circulación y la tarjeta ITV ya que en este caso sólo se recibiría una advertencia, tal como señala la Guía Codificada de Infracciones de la DGT (Art. 59.2 TRLTSV y Art. 3.2 del RGCond), los 80 € que se imponen a los ciclistas por no llevar una prenda reflectante (Art. 43.4 TRLTSV y 98.3 RGCir), o no comunicar cambios en los datos personales del permiso de circulación (Art. 59.1 TRLTSV y Art. 30.2 RGV), a los 100 € que supone “comportarse indebidamente en la circulación” (Art. 10.1 TRLTSV y Art. 2 RGCir).

Si un peatón cruza la calzada indebidamente también sería infracción leve.

Ese poder asumido por la Administración respecto a las infracciones leves no está controlado por el TRLTSV o por uno de sus reglamentos, salvo en la cuantía máxima de la multa, sino que lo está, aunque no es de aplicación obligatoria, en una publicación propia, que en el caso de la DGT es la Guía Codificada de Infracciones.

<sup>2381</sup> Según la página web de la DGT las multas se pueden pagar en período voluntario: por Internet, llamando al 060, en cualquier oficina de Correos, con tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro), en cualquier sucursal de Caixabank o en cualquier Jefatura Provincial de Tráfico.

También se le puede pagar con tarjeta a los agentes de la ATGC en el momento de la notificación de la denuncia (o en efectivo sólo para los extranjeros no residentes).

<sup>2382</sup> Las multas de las infracciones leves son modulables mientras que en el caso de las graves y muy graves son fijas.

<sup>2383</sup> Esto supone que pueden los distintos ayuntamientos sancionar con diferentes importes una infracción muy común, el mal estacionamiento. Así en un ayuntamiento se puede sancionar con 50, en otro con 60, etc., lo que no tiene mucho sentido.

<sup>2384</sup> Las sanciones firmes por infracciones graves (salvo que se trate de infracciones que no llevan aparejada la pérdida de puntos y se haya optado por el procedimiento sancionador abreviado) quedarán reflejadas en el Registro de Conductores e Infractores y serán canceladas de oficio, a efecto de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción (art. 113.4, TRLTSV).

<sup>2385</sup> Las sanciones no pueden consistir solamente en multas y los delitos en penas de cárcel. Es importante que el infractor vea el posible resultado de su infracción. El obligarlo a visitar el depósito de cadáveres o un quirófano durante una operación a un herido de tráfico (con permiso de la familia de las víctimas) o el realizar trabajos en beneficio de la comunidad en un centro de parapléjicos puede ayudarles a comprender el dolor que pueden causar y motivar un cambio en su conducta.

Las anotaciones de las sanciones muy graves se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento o prescripción (art. 113.4, TRLTSV).

<sup>2386</sup> Las sanciones por infracciones leves no computan a efectos de antecedentes en el registro de Conductores e Infractores (art. 113.1 TRLTSV).

<sup>2387</sup> Importes de 100 a 600 €. Al igual que en la mayoría de las multas de tráfico, admiten reducción del 50%.

**2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, en la imposición de sanciones deberá tenerse en cuenta<sup>2388</sup> que<sup>2389</sup>:**

<sup>2388</sup> *La Ley debiera dar más libertad a la autoridad sancionadora para proponer alternativas a una multa económica. Las multas adolecen siempre de la injusticia que supone sancionar a unas personas con pocos recursos frente a otras que disponen de ellos en abundancia.*

*En las sanciones administrativas, a diferencia de las sanciones penales, no existe el equivalente a días-multa que tiene en cuenta la capacidad económica del infractor.*

*En Alemania la „Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)“ (Código de Infracciones Administrativas), de 24.05.1968 (reformada muchas veces) señala en su art. 17 que la multa se basará en la infracción cometida y las alegaciones presentadas por el infractor. Se tendrán en cuenta las circunstancias económicas del infractor, salvo en las infracciones castigadas con multas de escasa cuantía. Y en España debiera incorporarse estas disposiciones a las infracciones administrativas.*

*Una situación mucho más igualitaria se produce con la retirada del permiso y la prohibición de conducir durante cierto tiempo y se evita la repetición de las infracciones. A muchos conductores les duele más la prohibición de conducir que la multa, ya que no pueden conducir el vehículo que a veces aman tanto. Los contrarios a esta tesis dicen que un rico siempre podrá tomar un taxi o contratar a un conductor y que además un profesional que necesita el permiso de conducción para trabajar sufriría un castigo mayor que el resto de los conductores.*

*En su art. 18 establece que la multa debe ser superior a la ventaja económica que le supone al infractor cometer la infracción. Si el máximo legal no es suficiente, se puede exceder.*

*El periódico "El País" de 7 de enero de 2010 se hace eco de una sanción a un millonario suizo que batió todos los récords de las multas de tráfico de su país al ser sancionado con 202.415 euros por un juez. El motivo fue un exceso de velocidad al circular a 137 kilómetros por hora en un pueblecito suizo. La penalización en Suiza no depende de un baremo de velocidad -tantos euros según los kilómetros por hora de exceso- sino de la riqueza (o pobreza) del infractor. Así, la sanción se ha calculado tras valorar las posesiones del conductor, cuyo nombre no se ha hecho público, en una cifra próxima a 16 millones de euros. Además, era reincidente, lo que aumentó la sanción. También en Finlandia o Alemania se actúa de la misma forma.*

*La Agencia EFE en un despacho de 05.03.2009 informa que la multa de tráfico más alta impuesta en Finlandia hasta la fecha la recibió en enero de 2002 un ejecutivo de Nokia, Anssi Vanjoki. Entonces, Vanjoki fue sancionado con 116.000 euros por conducir su motocicleta por el centro de Helsinki a 75 kilómetros por hora, 25 kilómetros por encima del límite, aunque finalmente un juzgado le rebajó la multa a 6.000 euros.*

*El 18.11.2020 los medios alemanes comentan que un exitoso millonario de ese país, al que califican como "gamberro de la carretera" fue multado con 2,7 millones de euros por una acumulación, en un solo día, de varios delitos: conducción temeraria, lesiones, resistencia a agentes de la autoridad, carrera ilegal, conducción sin permiso, etc.*

*Por otra parte, la revista digital "Motor a fondo" en su edición de 16 de junio de 2014 señala que una conocida carrera para millonarios, la **Gumball 3000** terminó el pasado 12 de junio después de unas 3.000 millas de ruta entre Miami, que fue el punto de partida, e Ibiza, que fue el punto final. Esta nueva edición terminó sin accidentes y víctimas mortales. Eso sí, los 50 participantes no se libraron de 101 multas de la Guardia Civil y 45 de los Mossos d'Esquadra, por exceso de velocidad. En Barcelona hubo un conductor que fue denunciado en tres ocasiones. Llegó a circular a 214 km/h en una vía limitada a 120 km/h.*

*El diario "Las Provincias" de Valencia en su edición de 15.11.2014 añade que las Direcciones Generales de la Guardia Civil y de Tráfico informaron el día anterior que en las carreteras valencianas fueron sorprendidos por los agentes dos conductores que circulaban a 217 y 227 km/h respectivamente, cuando participaban en aquella carrera.*

*El periódico "El Comercio" de Asturias, informa el 18.09.2019 que 10 turismos super deportivos de alta gama estaban haciendo un "tour" por el Principado, circulando por carreteras estrechas a gran velocidad sin respetar las líneas continuas y entrando por el carril contrario en las curvas. También informa que uno de esos vehículos, valorado en 300.000 € acabó estrellándose.*

*En España, en la R-4, fue detectado el 21.03.2016 un conductor discapacitado (carecía de una pierna) que tenía la conducción limitada a 100 km/h, conduciendo a 297 km/h. Eso supone recorrer un campo de fútbol de 105 m en 1,27 segundos. Al ser un delito, fue tramitado por juicio rápido. A pesar de tener todos los puntos retirados, el fiscal propuso una multa de 3.600 € y un año de retirada del permiso, lo que fue aceptado por el acusado. Esta es la pena habitual en estos casos en los que no se pone en peligro la vida de otros. En 2014 se iniciaron en los juzgados 752 procedimientos penales por exceso de velocidad, de los que 454 acabaron en sentencias condenatorias. Parece que los jueces españoles van tomando conciencia de que hay que aprovechar la oportunidad que brinda el código penal con la figura de los días-multa para aplicarla en función de los ingresos del infractor. Proceden del derecho escandinavo y fueron introducido en 1995 en nuestro Código Penal. La*

**a) Las infracciones previstas en el artículo 77.c) y d)<sup>2390</sup> serán sancionadas con multa de 1.000 euros<sup>2391</sup>. En el supuesto de conducción con tasas de alcohol superiores a las**

*sustitución de la prisión por las penas de día-multa es facultativa del juez. Esta pena consiste en la imposición de una multa con una cuota diaria que oscila entre un mínimo de 2 euros y un máximo de 400 euros; la concreta cuantía de dicha cuota diaria depende de la situación económica del reo, deducida de su patrimonio, ingresos, obligaciones y cargas familiares y demás circunstancias personales del mismo.*

*El 26.11.2018 se dio a conocer una multa de conformidad, de 48.000 €, por este sistema, impuesta a un conocido jugador de fútbol por conducir un vehículo careciendo de puntos en su permiso de conducción, a razón de 200€ diarios de multa.*

*Siempre ha habido autoridades con imaginación para proponer sanciones alternativas e inteligentes, así el diario ABC de 31.08.1960 destaca que el Jefe de la Policía Municipal de Tudela obligó a un joven ciclista a acudir 1 hora diaria a la Academia municipal hasta aprender totalmente el Código de la Circulación después de una disputa con un policía local.*

*Castigar con multas o con el Código Penal el consumo de alcohol o drogas sin comprobar los motivos porque una persona toma esas sustancias no es la mejor opción para que esa persona abandone esas conductas. Hay que tratar el dolor psicológico que ya existía en la persona antes de convertirse en adicta. El legislador aplica la ley del mínimo esfuerzo y cree que con el agravamiento de sanciones y penas va a resolver problemas sociales muy enquistados.*

*Existe un organismo creado en 1985 cuya labor es bastante desconocida y cuyas actuaciones no parece que consigan revertir el consumo de drogas. Se trata de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, adscrita al Ministerio de Sanidad, que lleva a cabo algunas iniciativas en materia de Seguridad Vial. Logicamente también existe un "Plan Nacional sobre Drogas" que se basa en un Grupo Interministerial, una Conferencia Sectorial y una Comisión Interautonómica. Se pueden consultar en <http://www.pnsd.mscbs.gob.es/pnsd/planAccion/plan/productos/rdemanda.htm>*

*En 2009 hubo varias proposiciones en el Congreso para retirar la multa por utilizar el móvil si se instalaba un sistema manos libres y también se propuso permitir instalar un contestador en el vehículo que informase que el conductor iba conduciendo.*

*En algunos países se puede evitar el pago de ciertas multas si se asiste a un curso de sensibilización gratuito sobre las consecuencias de no respetar las reglas de circulación.*

<sup>2389</sup> *Debemos tener en cuenta la Recomendación del Defensor del Pueblo, de fecha 09.07.2009, a la Guardia Civil, en relación con la imposición de denuncias por infracciones de tráfico, según la cual recomienda: "Que se instruya y recuerde a los agentes de tráfico que en caso de que existan dudas acerca de la antijuricidad de la conducta de la persona cuya sanción se pretende se abstengan de sancionar".*

<sup>2390</sup> *c) Conducir con alcohol o drogas y d) Negarse a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.*

<sup>2391</sup> *Estas sanciones no son leves, graves o muy graves. Al duplicar el importe de las muy graves, queda la duda de si se podrían calificar de "gravísimas".*

*Los legisladores conscientes de que el alcohol y las drogas están detrás de un porcentaje muy importante de accidentes graves consideraron necesario aumentar el reproche hacia este tipo de conductas y por ello las infracciones relativas a la reincidencia en el último año en el caso del alcohol o la presencia de drogas se separan del criterio sancionador general y la multa que conllevan se sitúa en un escalón superior, además de la consiguiente detracción de puntos.*

**La sanción de 1.000 €, que se reduce a 500 € por pronto pago, se va aplicar por:**

- *Conducir con presencia de drogas en el organismo, por mínima que sea, y se tengan o no antecedentes.*
- *Conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida reglamentariamente cuando el conductor haya sido sancionado, por cualquier administración con competencia en materia de tráfico, en el año inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida, debiendo estar anotada la sanción en el Registro de Conductores e Infractores y ser visible para los agentes, así como el que circula con una tasa que supere el doble de la permitida, en el artículo 20 del RGCir, en función del vehículo que se conduzca (Véase el Compendio de Instrucciones de la DGT, de 08.05.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114).*
- *Incumplir los conductores de vehículos y demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico (art. 14.2 TRLTSV y art. 21.a RGCir) o hayan cometido una infracción (art. 14.2 TRLTSV), la obligación de someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.*

*En estos casos también se deben aplicar los márgenes de corrección de los etilómetros, tal como lo refleja la sentencia 89/2021, de 31 de marzo, del juzgado núm. 3 de lo Contencioso Administrativo de Pontevedra que estimó que hay que tener en cuenta el margen de error de hasta el 7,5% establecido en cada caso en la Orden Ministerial de 22 noviembre 2006. Siendo diferente ese margen según el aparato etilómetro empleado en la*

que reglamentariamente se establezcan<sup>2392</sup>, esta sanción **únicamente se impondrá al conductor**<sup>2393</sup> que ya hubiera sido sancionado en el año inmediatamente anterior<sup>2394</sup> por

---

*medición sea nuevo, según sea su fecha de puesta en funcionamiento, y también para el caso de que haya sido objeto de algún tipo de reparación.*

*Si el resultado después de deducir el margen de error del etilómetro estuviese por debajo de los 0.5 mg/l, la sanción a aplicar a la conducta sería de multa de 500 en lugar de 1000 € y la detracción aparejada sería de 4 y no de 6 puntos.*

*En caso de cometer una infracción de tráfico o verse implicados en un accidente de circulación, los peatones, los conductores de ganados, incluidos los jinetes. que no aceptasen someterse a las pruebas de detección, también serían denunciados y posteriormente sancionados con una multa de 1.000 € (art. 80.2.a TRLTSV).*

*En otros países como Alemania se ha optado por exigir al conductor, para poder volver a conducir, que presente un informe médico que certifique que no ha consumido ninguna droga durante un plazo que va de un año a cinco años. Existen test médicos que permiten comprobar si existen rastros de drogas en el organismo que acrediten un consumo reciente.*

<sup>2392</sup> *La tasa de alcohol figura en el art. 20 RGCir. Se castiga la reincidencia en consumo de alcohol, pero no de drogas.*

<sup>2393</sup> *Como el agente no conoce en muchos casos los antecedentes del conductor, éste podría abonar la multa para acogerse al Art. 12.2 del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico que indica: “**El abono del importe de la multa** indicado en la notificación de la denuncia, tanto si es señalado por el agente en el acto de la denuncia, como en la notificación enviada posteriormente por el instructor, **implicará la terminación del procedimiento** una vez concluido el trámite de alegaciones sin que el denunciado las haya formulado, ...”, y de esa forma, con el pretexto de que ya realizó el abono, negarse a pagar la nueva cantidad que pueda fijar la unidad de sanciones de la Jefatura de Tráfico.*

<sup>2394</sup> *Hubiera quedado mucho más preciso si indicase “en los últimos doce meses”, ya que con esta redacción podría interpretarse que una infracción cometida en febrero del año anterior todavía sigue repercutiendo sobre otra que se cometa, por ejemplo, en mayo del año siguiente.*

*EL artículo 30 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público establece:*

*“3. El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que sea ejecutable la resolución por la que se impone la sanción o haya transcurrido el plazo para recurrirla”.*

*Es decir, el período se tiene que referir a los últimos doce meses, pues lo contrario iría contra la seguridad jurídica. La clave está en el añadido de la palabra “inmediatamente” ya que si comprendiese todo el año anterior bastaría con que dijese “sancionado en el año anterior”.*

*Además, debería haber establecido que la sanción tendría que haber adquirido firmeza en la vía administrativa. Se echa de menos en la Ley, que no existiese una disposición transitoria que aclarase lo que iba suceder con los procedimientos sancionadores afectados por este apartado ya que una vez entrada en vigor la reforma de la Ley iba a haber muchas sanciones que se harían firmes con posterioridad y que se correspondían con infracciones que tuvieron lugar durante el año anterior a la entrada en vigor de la reforma. El reincidente siempre sería multado con 1.000 €, pero podrían variar los puntos que perdiese: 4 o 6 dependiendo de la tasa de alcoholemia.*

exceder la tasa de alcohol permitida<sup>2395</sup>, así como **al que circule con una tasa<sup>2396</sup> que supere el doble<sup>2397</sup> de la permitida.**<sup>2398</sup>

<sup>2395</sup> Tanto en la vía administrativa como en la penal sería importante que se ofreciese al inicio del procedimiento la posibilidad de presentar un certificado de haber sido tratado de la adicción en un centro terapéutico especializado y que eso le supusiese al infractor un beneficio en el importe de la sanción o de la pena y luego sería clave que se hiciese un seguimiento de la conducta de las personas que conducen bajo la influencia de alcohol o drogas mediante equipos multidisciplinares que tratasen de revertir esas conductas.

En la vía penal existe la posibilidad de que el delincuente se pueda acoger al art. 801 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal para que se le aplique el art. 80 del Código Penal. Este último artículo establece:

1. Los jueces o tribunales, mediante resolución motivada, podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años cuando sea razonable esperar que la ejecución de la pena no sea necesaria para evitar la comisión futura por el penado de nuevos delitos.

Para adoptar esta resolución el juez o tribunal valorará las circunstancias del delito cometido, las circunstancias personales del penado, sus antecedentes, su conducta posterior al hecho, en particular su esfuerzo para reparar el daño causado, sus circunstancias familiares y sociales, y los efectos que quepa esperar de la propia suspensión de la ejecución y del cumplimiento de las medidas que fueren impuestas.

2. Serán condiciones necesarias para dejar en suspenso la ejecución de la pena, las siguientes:

**1.ª Que el condenado haya delinquido por primera vez.** A tal efecto no se tendrán en cuenta las anteriores condenas por delitos imprudentes o por delitos leves, ni los antecedentes penales que hayan sido cancelados, o debieran serlo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 136. Tampoco se tendrán en cuenta los antecedentes penales correspondientes a delitos que, por su naturaleza o circunstancias, carezcan de relevancia para valorar la probabilidad de comisión de delitos futuros.

**2.ª Que la pena o la suma de las impuestas no sea superior a dos años, sin incluir en tal cómputo la derivada del impago de la multa.**

**3.ª Que se hayan satisfecho las responsabilidades civiles** que se hubieren originado y se haya hecho efectivo el decomiso acordado en sentencia conforme al artículo 127.

Este requisito se entenderá cumplido cuando el penado asuma el compromiso de satisfacer las responsabilidades civiles de acuerdo a su capacidad económica y de facilitar el decomiso acordado, y sea razonable esperar que el mismo será cumplido en el plazo prudencial que el juez o tribunal determine. El juez o tribunal, en atención al alcance de la responsabilidad civil y al impacto social del delito, podrá solicitar las garantías que considere convenientes para asegurar su cumplimiento.

Su punto 5, incluso permite que el juez o tribunal pueda acordar la suspensión de la ejecución de las penas privativas de libertad **no superiores a cinco años** de los penados que hubiesen cometido el hecho delictivo a causa de su dependencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, o similares **siempre que se certifique suficientemente, por centro o servicio público o privado debidamente acreditado u homologado, que el condenado se encuentra deshabitado o sometido a tratamiento para tal fin** en el momento de decidir sobre la suspensión.

**El juez o tribunal podrá ordenar la realización de las comprobaciones necesarias** para verificar el cumplimiento de los anteriores requisitos.

En el caso de que el condenado se halle sometido a tratamiento de deshabitación, también se condicionará la suspensión de la ejecución de la pena a que no abandone el tratamiento hasta su finalización. No se entenderán abandono las recaídas en el tratamiento si estas no evidencian un abandono definitivo del tratamiento de deshabitación.

Lo importante es prevenir una segunda infracción o un segundo delito y para ello **la persona tiene que interiorizarse profundamente** de lo que significan sus actos y las consecuencias que acarrearán.

<sup>2396</sup> No hay una tasa única. Se refiere a las tasas que figuran en el art. 20 del RGCir.

<sup>2397</sup> El cálculo de todas las tasas de alcohol y, en este caso, la determinación de estar en presencia del «doble de la permitida» ha de tener en cuenta los márgenes de error establecidos a tal efecto en el Anexo XII de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47, de 24 de febrero, con vigencia desde el 24.08.2020).

- 0,030 mg/l para todas las concentraciones menores o iguales a 0,400 mg/l;
- 7,5% del valor verdadero de la concentración para toda concentración mayor de 0,400 mg/l y menor o igual de 1 mg/l;
- 20% del valor verdadero de la concentración para toda concentración mayor de 1 mg/l.

<sup>2398</sup> Se echa de menos que no diga "reglamentariamente". Hay que tener en cuenta que esto significa que se aplica lo dispuesto en el art. 20 RGCir, es decir a partir de 0,25 mg/l en aire espirado o de 0,5 g/l en sangre para

**b) La multa por la infracción prevista<sup>2399</sup> en el artículo 77j)<sup>2400</sup> será el doble de la prevista para la infracción originaria que la motivó, si es infracción leve, y el triple, si es infracción grave o muy grave<sup>2401</sup>.**

los conductores en general, (si pasa de 0,60 mg/l en aire espirado o 1,2 g/l en sangre pasa a ser delito) y de 0,3 g/l en sangre o 0,15 mg/l en aire espirado para conductores noveles y profesionales.

Se considera conductores profesionales a quienes conduzcan vehículos:

- que transporten mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kg
- que transporten viajeros de más de nueve plazas o de servicio público
- que transportes escolares o menores
- que transporten mercancías peligrosas
- que efectúen servicio de urgencia
- que efectúen transportes especiales

En el caso de los conductores noveles, esta tasa más baja se aplica durante los dos primeros años posteriores a la obtención del permiso o licencia de conducción.

Cabe recordar los todavía vigentes criterios mantenidos en la Instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado, que establece que "por encima de la tasa de 0,4 mg/l en aire espirado, se ejercerá normalmente la acción penal en función de los signos de embriaguez y de las anomalías en la conducción. Aun cuando éstas últimas no concurrieren, puede ejercitarse la acción penal en los casos de claros signos o síntomas, siempre con una adecuada valoración de las circunstancias. Por debajo de 0,40 mg/l en aire espirado y con idéntica ponderación, se hará sólo de modo excepcional".

<sup>2399</sup> Una vez más vemos la injusticia que suponen las multas pecuniarias que se aplican sin tener en cuenta los recursos económicos del infractor ya que hay conductores que prefieren pagar el recargo de una multa por no identificar al conductor que perder puntos y correr el riesgo de tener que hacer un curso de recuperación total. En caso de no identificar al conductor que ha cometido una infracción el importe de la multa se graduará en función del tipo de infracción original.

- Si la infracción original es leve: el doble de la misma [100 € (o menos) = 200 €].
- Si la infracción original es grave: el triple de la misma [200 € = 600 €].
- Si la infracción original es muy grave: el triple de la misma [500 € = 1.500 €].

<sup>2400</sup> Por no identificar al conductor. Caso de incumplimiento de dicha obligación se sancionará al titular del vehículo por la comisión de una infracción muy grave. Los datos facilitados deben incluir el número de permiso o licencia de conducción.

Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, esta copia podrá ser sustituida por la copia del contrato de arrendamiento.

Si el titular hubiese comunicado al Registro de Vehículos de la DGT el conductor habitual, quedará exonerado de tener que identificar al conductor.

La sanción deja de tener un importe máximo y pasa a depender de la infracción originaria. No admite reducción del 50%. Es una multa muy discutible porque no tiene en cuenta el nivel de renta del titular y se convierte en una forma indirecta de "comprar" puntos.

Recientemente en Italia la Corte Constitucional italiana resolvió un recurso de inconstitucionalidad contra lo que se denomina en aquel país la "doble multa", es decir, la multa por la infracción a la que se añade la multa por no identificar al conductor, y validó su existencia tal como figura en el nuevo "Codice della Strada". En aquel país se exige para identificar al conductor una copia compulsada de su permiso; en España sólo en el caso de los extranjeros no inscritos en el registro de conductores e infractores y sin obligación de que sea compulsada.

<sup>2401</sup> Los medios de identificación, por parte del titular, del conductor responsable de una infracción son:

- **Por correo:** devolviendo el impreso que ha recibido, debidamente cumplimentado, a la Jefatura Provincial de Tráfico o al Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas.
- **Por fax:** remitiendo el impreso debidamente cumplimentado.
- **A través de internet:** [www.dgt.es](http://www.dgt.es)
  - No es posible identificar desde la página web a conductores que no residan en territorio español. Tendrá que hacerse por escrito.
  - No es posible identificar desde la página web a conductores que carezca de permiso o licencia de conducir adecuado para el vehículo con el que se ha cometido la infracción. Tendrá que hacerse por escrito.

- c) La infracción recogida en el artículo 77h)<sup>2402</sup> se sancionará con multa de 6.000 euros<sup>2403</sup>.
- d) Las infracciones recogidas en el artículo 77n), ñ), o), p), q), r), **s) y t)** <sup>2404</sup> se sancionarán con multa de entre 3.000 y 20.000 euros<sup>2405</sup>.

3. En el supuesto de la infracción recogida en el artículo 77q)<sup>2406</sup> **se podrá imponer**<sup>2407</sup> la sanción de suspensión de la correspondiente autorización por el período de hasta un año. Durante el tiempo que dure la suspensión su titular no podrá obtener otra autorización para las mismas actividades<sup>2408</sup>.

<sup>2402</sup>Conducir vehículos que tengan mecanismos inhibidores de radar. Se trata de que al infractor no obtenga ventaja del incumplimiento de la Ley. No admite reducción del 50%. Dado que estos aparatos sólo tienen como utilidad inhibir radares debiera disponerse su comiso para seguir evitando su uso. Si se colocan caracteres reflectantes iguales a los de la matrícula pegados sobre ella no podría aplicarse esta sanción ya que no se trata de un mecanismo. Recordemos que, según el DLE, mecanismo es el "Conjunto de las partes de una máquina en su disposición adecuada".

<sup>2403</sup> Esta sanción tan abultada no desanima a todos los infractores. La agencia EFE en un despacho fechado en Barcelona informa que el día 27.04.2015 la policía autonómica de Cataluña denunció a un conductor por llevar instalado un sistema de detección de radares y un inhibidor láser que provoca que los radares den error de lectura y no puedan detectar ni fotografiar el vehículo infractor. Según la agencia de noticias el conductor fue sancionado con una multa de 200 € por infracción grave contemplada en el artículo 18.3) del RGCir (anterior art. 65.4g) de la LTSV), lo que le supuso la detracción de 3 puntos de su permiso de conducción y deberá abonar otra multa de 6.000 euros por violar el anterior artículo 65.5 h de la LTSV que prohibía llevar inhibidores láser. En total pues, el conductor fue sancionado con 6.200 euros y con la detracción de 9 puntos del permiso.

<sup>2404</sup>

- n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
- ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.
- o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
- p) Instalar inhibidores de radar en los vehículos.
- q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales.
- r) Daños en la vía o circulación: causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.
- s) **Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.»**
- t) **Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.**

<sup>2405</sup> Ese margen a favor de la administración es sorprendente ya que no detalla por franjas la sanción que se va a aplicar. La reforma del TRLTSV en la versión publicada el 21.12.2021 aumenta el número de infracciones que podemos calificar de "gravísimas".

<sup>2406</sup> Se refiere a las autoescuelas y a los centros psicotécnicos.

<sup>2407</sup> Vemos que **es una sanción potestativa y modulable** en cuanto a su duración y, en todo caso, adicional a la multa prevista en el art.80.2 d) TRLTSV.

<sup>2408</sup> Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores (BOE núm. 258, de 28 de octubre), en su artículo 37, dedicado a la suspensión cautelar e intervención inmediata de las autorizaciones, establece:

"1. En el curso de los procedimientos de declaración de nulidad o lesividad y pérdida de vigencia de la autorización de apertura y las de ejercicio del personal directivo y docente, podrá acordarse la suspensión cautelar de la autorización cuando su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público, en cuyo caso el Jefe Provincial de Tráfico que conozca del expediente ordenará, mediante

**4. En el caso de la infracción recogida en el artículo 77. u), el aspirante no podrá presentarse a las pruebas para la obtención o recuperación del permiso o licencia de conducción u otra autorización administrativa para conducir en el plazo de seis meses.**

La realización de actividades<sup>2409</sup> durante el tiempo de suspensión de la autorización<sup>2410</sup> llevará aparejada además **una nueva suspensión por un período de seis meses al cometerse el primer quebrantamiento, y de un año si se produjese un segundo o sucesivos quebrantamientos**<sup>2411</sup>.

<sup>2412</sup> (Infracción continuada).

---

resolución fundada, la intervención inmediata de la autorización y la práctica de cuantas medidas crea necesarias para impedir el efectivo ejercicio de la misma.

2. Durante la suspensión cautelar e intervención inmediata de la autorización de apertura no se admitirán nuevas solicitudes para la práctica de las pruebas de obtención de permiso y licencia de conducción hasta que se subsane la deficiencia y la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente.

3. Cuando la suspensión cautelar e intervención inmediata afecte a las autorizaciones de ejercicio del personal directivo o docente, el titular de la autorización no podrá desempeñar sus funciones directivas o docentes.

4. En los casos a que se refieren los apartados 2 y 3 anteriores, la Jefatura Provincial de Tráfico exigirá la entrega de la autorización correspondiente”.

<sup>2409</sup> Quedaría mejor si dijese “La realización de actividades relacionadas con la autorización durante el tiempo de su suspensión ...”

<sup>2410</sup> Es necesario tener en cuenta que la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de seguridad ciudadana, dispone que (art. 39.2): “La multa podrá llevar aparejada alguna o algunas de las siguientes sanciones accesorias, atendiendo a la naturaleza de los hechos constitutivos de la infracción: (...) c) La suspensión temporal de las licencias, autorizaciones o permisos desde seis meses y un día a dos años por infracciones muy graves y hasta seis meses para las infracciones graves, en el ámbito de las materias reguladas en el capítulo IV de esta Ley. En caso de reincidencia, la sanción podrá ser de dos años y un día hasta seis años por infracciones muy graves y hasta dos años por infracciones graves”.

Autorizaciones entre las que estarían incluidas las que permiten la conducción de vehículos.

<sup>2411</sup> Debiera aclarar si son acumulativos los períodos de nuevas suspensiones ya que en uno de esos períodos podría quebrar la suspensión varias veces.

<sup>2412</sup> El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 34 de Madrid falló, en una sentencia de 6 de marzo de 2019, a favor de anular los sucesivos actos administrativos que el Ayuntamiento de Madrid inició contra un conductor que dejó el coche mal aparcado en zona verde durante 15 días y se fue de vacaciones. Considera la sentencia que las 14 multas que recibió de golpe el infractor en su domicilio debieron haberse tramitado todas en el mismo expediente y concluir en una sola sanción, al tratarse del mismo hecho cometido de forma continuada. Alegó el demandante que por los mismos hechos se le tramitaron distintos procedimientos, lo que va contra el artículo 63 de la Ley 39/2015 y agregó además “vulneración del principio de presunción de inocencia, de tipicidad y de proporcionalidad”.

El citado artículo establece en su punto 3 que “no se podrán iniciar nuevos procedimientos de carácter sancionador por hechos o conductas tipificadas como infracciones en cuya comisión el infractor persista de forma continuada, en tanto no haya recaído una primera resolución sancionadora, con carácter ejecutivo”.

Tratándose del mismo hecho, todos estos estacionamientos debieron haberse calificado como una única infracción administrativa continuada con los límites que respecto a la imposición de la sanción se establecen legalmente. Sin embargo, en este caso, el Ayuntamiento optó por sancionar individualmente cada uno de los hechos denunciados, lo cual constituye una infracción procedimental”, indica el fallo, que insiste en que todas debieron tramitarse en el mismo expediente y concluir en una sola sanción de 90 euros.

Esta sentencia no es sólo novedosa para las multas de estacionamiento. El artículo 63.3 de la Ley 39/2015 es aplicable a otros supuestos, como puede ser las sanciones por acceder de manera continuada por el mismo lugar. Tal y como dice la sentencia, este artículo pretende evitar que a un conductor le sean notificadas muchas infracciones en su domicilio, el mismo día, por el mismo hecho, cometidas en el mismo lugar, sin haber tenido la posibilidad de reaccionar.

## Artículo 81. Graduación<sup>2413</sup>.

La cuantía de las multas establecidas en el artículo 80.1<sup>2414</sup> y en el anexo IV<sup>2415</sup> podrá incrementarse en un 30 por ciento,<sup>2416</sup> en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente<sup>2417</sup>, el peligro potencial<sup>2418</sup> creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad<sup>2419</sup>.

Los criterios de graduación establecidos anteriormente serán asimismo de aplicación a las sanciones por las infracciones previstas en el artículo 77, párrafos n) a t), ambos incluidos.<sup>2420</sup>

---

<sup>2413</sup> Se pueden incrementar, pero no disminuir. En el código suizo de circulación están muy detalladas las consecuencias que supone tener no sólo antecedentes sino la gravedad de los mismos a la hora de la duración mínima de la retirada del permiso de conducción.

Al ir leyendo este artículo vemos que se excluyen del incremento del 30% las sanciones específicamente previstas en el art. 80.2, TRLTSV (no identificación del conductor del vehículo y conducción de vehículos que tengan instalados inhibidores) por tener establecida, a estos efectos, una cuantía fija.

<sup>2414</sup> Leves, graves y muy graves (hasta 100€, 200 € y 500€, respectivamente)

<sup>2415</sup> Las de velocidad.

<sup>2416</sup> Esta disposición está pensada para cuando en una infracción grave o muy grave como por ejemplo no respetar un stop se pone en peligro la seguridad de los vehículos que se aproximan. De esa forma se evita que la sanción sea la misma habiendo o no habiendo peligro para los demás usuarios de la vía. También se utiliza para penalizar más a conductores reincidentes.

Sin embargo, la ausencia de aclaraciones a la palabra "podrá" supone una preocupante potestad sancionadora discrecional.

<sup>2417</sup> La reincidencia puede ser conocida gracias a las normas establecidas en la Ley en materia de anotación y cancelación de sanciones. Así anotaciones que, conforme establece el art. 113.4, TRLTSV: "Se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes, una vez transcurridos tres años desde su total cumplimiento".

Puede darse el caso de que la sanción que figura en el boletín de denuncia no sea la procedente, incluso aunque no se hayan presentado alegaciones, ya que pueden existir agravantes como la reincidencia, con lo cual si la denuncia se transforma automáticamente en sanción quedarían sin contemplar estas circunstancias y el infractor recibiría el mismo trato que otro conductor sin antecedentes. Por ello sería conveniente dictar resolución expresa y notificar la sanción procedente y si fuese una multa se debería proporcionar al sancionado la posibilidad de pagar el importe, distinto al que figuraba en la denuncia, con descuento en el período voluntario correspondiente. También la Sentencia núm. 327/2005 de TSJ Cataluña (Barcelona), Sala de lo Contencioso, 4 de marzo de 2005 estima que el riesgo potencial se concreta en la conducta de conducir el vehículo por una vía pública con una tasa de alcohol en sangre superior a la permitida.

<sup>2418</sup> La Sentencia del TSJ Aragón (Zaragoza), Sala de lo Contencioso, 4 de febrero de 2000 (recurso 195/1997) estableció que el exceso de velocidad creó un peligro potencial ya se produjo en una zona con edificaciones colindantes con la carretera, con el consiguiente riesgo para posibles peatones o viandantes, teniendo en cuenta que las limitaciones de velocidad en vías urbanas o travesías se disponen precisamente por el riesgo que tales travesías conllevan.

<sup>2419</sup> La Administración tiene, en cada caso, que valorar esas circunstancias, detallarlas de forma precisa y justificarlas.

<sup>2420</sup> Se extiende la posibilidad de incrementar la sanción en un 30%, en atención a los criterios de graduación establecidos, a las infracciones muy graves referidas a los cursos de conducción segura y eficiente y a la actividad de los operadores en el ejercicio de competencias de la DGT.

- n. Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.
- o. No instalar la señalización de obras o hacerlo incorrectamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.
- p. Incumplir las normas, reglamentariamente establecidas, que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.
- q. Instalar inhibidores de radar en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico. No constituirán infracción los sistemas de aviso que informan de la posición de los sistemas de vigilancia del tráfico.

## CAPÍTULO III

### Responsabilidad<sup>2421</sup>

#### Artículo 82. Responsables<sup>2422</sup>.

- r. *Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de los centros de reconocimiento de conductores autorizados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, o a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial.*
- s. *Incumplir las normas sobre los cursos de conducción segura y eficiente cuya realización conlleve la recuperación o bonificación de puntos, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.*
- t. *Incumplir las normas de actuación por los operadores cuya actividad esté vinculada con el ejercicio de las competencias del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico que sean reiteración de errores de tramitación administrativa, o que supongan un impedimento a las labores de control, inspección o auditoría.*

<sup>2421</sup> Se echa de menos en el artículo que no se fijen responsabilidades para el conductor de ganado o de animales de tiro, carga o silla, teniendo en cuenta además que el conductor y el propietario no tienen por qué coincidir. Las responsabilidades las encontramos en el artículo 1905 del Código Civil señala: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido". De todas formas, debemos tener en cuenta que los jueces ante la alegación de "fuerza mayor" suelen estimar que una velocidad más adecuada o una mayor distancia de seguridad habrían evitado el accidente.

<sup>2422</sup> En este artículo se quiebra, en los casos enumerados, el principio de que la responsabilidad corresponde a quien comete la infracción administrativa.

Debemos también tener en cuenta que la infracción conjunta de las normas de circulación puede ser motivo para que en caso de accidente concorra una culpa compartida, por ejemplo, si un peatón cruza por un lugar no autorizado y el vehículo que lo atropella circula, a su vez, a una velocidad no autorizada en ese tramo.

Los medios se hacen eco el 29.05.2019 de una sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo que fija doctrina sobre la solución que se debe aplicar en los casos de daños en los bienes causados por la colisión recíproca de vehículos donde no haya quedado claro el grado de culpabilidad de cada conductor, estimando que cada uno de ellos debe hacerse cargo del 50 por ciento de los daños del otro vehículo.

**La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho<sup>2423</sup> en que consista la infracción<sup>2424</sup>. No obstante<sup>2425</sup>:**

<sup>2423</sup> Hay que tener en cuenta que **si un menor comete una infracción el responsable es él** cuando así está previsto en la ley y **no los padres o tutores** ya que estos lo que éstos hacen es responder solidariamente de la multa, tal como señala el apartado b) de este artículo y nos recuerda la Instrucción 15/S-139 de 28.09.2015 de la DGT. Por eso, cuando esté así previsto, **procede denunciar al menor**, procurando recoger en la denuncia todos los datos identificativos posibles de las personas que responderán de la multa solidariamente.

Hay situaciones en que el menor no es responsable, ya que así lo dispone la ley (apartado a) de este artículo), como por ejemplo en la utilización de los sistemas de retención infantil (SRI), y por eso no procede denunciarlo.

<sup>2424</sup> A veces no es responsable “el autor del hecho” sino el “no autor del hecho”. Un claro ejemplo lo tenemos en el uso del cinturón de seguridad. El art. 18.1) del RGCir obliga al conductor a que los pasajeros mantengan una posición adecuada pero no lo obliga a controlar que lleven el cinturón puesto y abrochado por lo que los responsables por esa infracción son aquellos. Se podría estudiar que el conductor también tuviese que asumir cierta responsabilidad. Un ejemplo de responsabilidad compartida lo tenemos en Japón, donde, tal como señala “www.japantoday.com” en su edición del 10.11.2011 también es corresponsable un pasajero cuando viaja en un vehículo cuyo conductor va bebido. Nuestra legislación no es ajena a esta idea y así la Ley de Enjuiciamiento Criminal señala en su art. 259 que: “El que presenciare la perpetración de cualquier delito público está obligado a ponerlo inmediatamente en conocimiento del Juez de instrucción, de paz, comarcal o municipal, o funcionario fiscal más próximo al sitio en que se hallare”; en su art. 770: “La Policía Judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos y realizará las siguientes diligencias:... 5.ª Tomará los datos personales y dirección de las personas que se encuentren en el lugar en que se cometió el hecho, así como cualquier otro dato que ayude a su identificación y localización, tales como lugar habitual de trabajo, números de teléfono fijo o móvil, número de fax o dirección de correo electrónico y en su art.796 “... la policía judicial ... 4.ª Citará también a los testigos para que comparezcan en el juzgado de guardia en el día y hora que se les indique, apercibiéndoles de las consecuencias de no comparecer a la citación policial en el juzgado de guardia. No será necesaria la citación de miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad que hubieren intervenido en el atestado cuando su declaración conste en el mismo”.

Por ello los agentes de tráfico cuando crean que se ha cometido un delito, por ejemplo, por conducir careciendo de permiso o por un nivel de alcoholemia que constituya delito, deben identificar a todos los acompañantes, pero no sólo por su calidad de testigos sino porque puede resultar de las investigaciones posteriores algún tipo de responsabilidad criminal atribuible a los mismos.

Sin embargo, el art. 6 del Real Decreto Legislativo 8/2004 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor señala que el asegurador no puede oponer aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente.

El Código Penal también contempla en el art. 385 que el sujeto activo de un delito puede ser una persona distinta del conductor. En el primer apartado vemos que es delito, sustraer o anular la señalización y también lo es cuando se impida que cumplan con su finalidad orientadora, informativa, de advertencia o prescripción. La jurisprudencia ha considerado que cometen este delito quienes colocan un vehículo en la calzada de forma imprevisible, quienes arrojan piedras a los vehículos o quienes retiran una señal de advertencia de aproximación a un paso a nivel.

Tampoco sería responsable necesariamente un conductor de acuerdo con lo establecido en el art. 12.3) TRLTSV “quien haya creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, debe hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación”.

En Francia existe jurisprudencia consolidada que considera cooperadores necesarios en un delito a aquellos que facilitan la conducción a una persona notoriamente ebria y con la que mantienen una relación de trabajo o amistad. El 03.10.2006, la corte de apelaciones de Angers, mantuvo la sentencia del juzgado de primera instancia y condenó a varios compañeros de trabajo de un conductor alcoholizado al que acompañaron hasta su vehículo y que poco después falleció en un accidente y que en análisis post-mortem dio una tasa de 3,7 gr de alcohol por litro.

En esa línea el blog francés:/blogavocat.fr cita el 07.03.2014 una reciente sentencia del Tribunal Correccional de Montpellier que condenó a un hombre a 12 meses de prisión, de los cuales 6 eran de prisión incondicional, por permitir que un amigo se hiciese cargo del volante de un vehículo con el que segó la vida a una joven estudiante. El conductor fue condenado por homicidio involuntario.

Estos sucesos han permitido que una o varias personas puedan confiscar las llaves de un amigo que ha bebido sí su estado de ebriedad es notorio y muestra deseos de conducir.

a) El conductor<sup>2426</sup> de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable<sup>2427</sup> por la no utilización del casco de protección por el pasajero<sup>2428</sup>, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida<sup>2429</sup>.

---

*Por otra parte, el artículo 37 de la Ley de Circulación Vial de Bélgica castiga con una multa de 200 a 2000 euros: (...) a cualquiera que permita que el vehículo del que es titular sea conducido por una persona que muestre signos evidentes de ebriedad. Esto incluye a los profesores de autoescuelas en relación con sus alumnos y a los propietarios de animales de montura en relación con los jinetes a los que permitan su monta.*

<sup>2425</sup> Véase el artículo 111 TRLTSV, donde, -aunque no figure en este artículo 82- también es responsable subsidiario del pago pecuniario **el titular** de un vehículo cuando permita que pueda ser conducido, y se pueda probar que fue a sabiendas, por una persona que carezca del correspondiente permiso o licencia.

<sup>2426</sup> La redacción es muy defectuosa, ya que muchas veces no se contempla una edad mínima sino una máxima. Así este apartado no considera responsable a un adulto que transporta en el asiento adicional de una bicicleta a un menor de 8 años de edad, teniendo en cuenta que la edad máxima que puede tener el niño para viajar de acompañante en un ciclo son 7 años (art. 12.1 RGCir) y es dudoso que se pudiese considerar responsable al niño. Si en este ejemplo, el menor de 8 años no llevase caso, tal como exige el art. 47 TRLTSV, sí sería responsable el adulto, de acuerdo con el art. 82.a) TRLTSV.

<sup>2427</sup> En este caso, como en algún otro, la Ley se aleja del principio general de que el responsable de la infracción es el autor del hecho cometido.

Sí el conductor no lleva casco es sancionado con multa de 200 € y con la detracción de 3 puntos del permiso de conducir y si permite que el pasajero vaya sin casco o no lo lleve adecuadamente tendría sanción de multa sin pérdida de puntos.

<sup>2428</sup> Se produce una discriminación con respecto al cinturón de seguridad. Si un motorista lleva un pasajero o dos en un sidecar es muy difícil explicar porque se sanciona al pasajero y no al conductor por no llevar el cinturón enganchado. No se ve una mayor dificultad de control con respecto al casco. Es cierto que, por ejemplo, en un turismo pueden viajar más personas y es más difícil de saber si llevan el cinturón puesto, pero si sólo viaja el acompañante, el conductor sabe perfectamente si lleva o no puesto el cinturón.

<sup>2429</sup> Si un menor de edad posee el permiso AM y conduce un cuatriciclo en el que viaje como pasajero otro menor de menos de 12 años y mayor de 7 sería responsable de una infracción a lo dispuesto en el art. 12.2) RGCir, que sólo permite que viajen en ciclomotores pasajeros de más de 12 años, salvo, con excepciones, que el conductor sea mayor de edad (art. 12.3 RGCir). Sería infracción grave, tal como figura en el art. 76.i) TRLTSV.

Si el menor conductor no tiene ahorros para abonar la infracción tendrían que responder de su pago los padres o tutores.

**Asimismo, el conductor del vehículo<sup>2430</sup> será responsable<sup>2431</sup> por la no utilización de los sistemas de retención infantil<sup>2432</sup>, con la excepción prevista en el artículo 13.4 cuando se trate de conductores profesionales<sup>2433</sup>.**

<sup>2430</sup> La policía municipal de Bilbao denunció a un conductor (en el artículo dice que denunció a la madre, lo que sería incorrecto) en el País Vasco en 2015 porque una madre amamantaba a su hijo en el vehículo ya que, lógicamente, el niño iba sin el sistema de retención infantil. No les dejó continuar viaje mientras no solucionasen la situación (elcorreo.com de 25.01.2016).

<sup>2431</sup> La responsabilidad por no utilizar un SRI un menor de edad corresponde al conductor que podría ser sancionado con multa de 200 € y con la detracción de 3 puntos del permiso de conducir si el menor no lleva correctamente abrochado el cinturón de seguridad. Lo mismo ocurriría si el menor no lleva bien ajustado un sistema de retención adaptado a su talla y peso o si el vehículo carece de él.

<sup>2432</sup> Uno de los aspectos más controvertidos de la infracción consistente en la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención homologados es la determinación de la persona responsable de la infracción. En este sentido, la normativa exige distinguir diferentes supuestos, dependiendo de la posición en el vehículo del sujeto que no utiliza el cinturón o dispositivo de retención obligatorio (conductor o pasajero), y su consideración de menor o mayor de edad.

**a) Conductor del vehículo.** Se trata del supuesto más sencillo: el conductor del vehículo es responsable de la comisión de la infracción consistente en no utilizar su propio cinturón de seguridad, También esa responsabilidad le corresponde a los menores conductores, de la que pueden tener que responder solidariamente sus padres o tutores, en el caso de los cuadriciclos ligeros que se conducen con permiso AM y en el de los ciclomotores o motocicletas A1 que cuenten con estructura de protección y necesiten utilizar el cinturón.

**b) Pasajero del vehículo mayor de edad.** En cumplimiento de lo dispuesto en este artículo de la Ley, el pasajero es autor del hecho consistente en no utilizar su cinturón de seguridad.

**c) Pasajero del vehículo menor de edad.** En este apartado es necesario distinguir tres supuestos, en virtud del sistema de sujeción que la norma obliga a utilizar:

i. **Sistema de retención adaptado a talla y peso.** Obligatorio hasta que tenga una estatura mínima de 135 cm.

En lo referente a los sistemas de retención obligatorios adaptados a la talla o peso, la correcta determinación de la persona responsable de la infracción no puede realizarse sin tener previamente en cuenta dos aspectos que cobran una especial relevancia en relación al accionamiento del dispositivo de retención:

a) El deber del conductor de proteger al resto de los ocupantes del vehículo. Se trata de un deber general de todo conductor, que la Ley de Seguridad Vial recoge en los artículos 10.2) "... cuidando de no poner en peligro... a los demás ocupantes del vehículo ...") y 13.2) "El conductor de un vehículo está obligado... a garantizar la seguridad del resto de los ocupantes del vehículo...".

b) El accionamiento del dispositivo de retención. La utilización de estos sistemas por parte del menor que no supere 135 cm de altura, requiere en muchos casos de la colocación y accionamiento del sistema por parte del conductor, toda vez que muchas veces el menor en estos casos carece del desarrollo psicofísico necesario para, por sí mismo, instalar el sistema y activar el mecanismo de sujeción.

De hecho, **los sistemas de retención infantiles** de los grupos 0, 0+ y 1 se diseñan con el objeto de que **el menor no pueda actuar sobre el mecanismo** que permite su unión a la silla.

A partir de ambas consideraciones la DGT entiende que en el supuesto que ahora nos ocupa (menor y sistema de retención adaptado) el deber genérico del conductor de protección a los ocupantes del vehículo se concreta en un deber específico del conductor de accionar los sistemas de retención infantil de los menores que traslada. La no utilización del sistema de retención infantil por el menor que **no puede utilizar un cinturón de seguridad** se derivará, por tanto, no de una acción propia de este, **sino del incumplimiento del deber específico del conductor del vehículo de accionar el mecanismo del sistema de retención del menor** (art. 82.a TRLTSV). De este modo, será contra el conductor contra quien se formulará el boletín de denuncia correspondiente. Sin embargo, si el menor tuviese 14 años o más, sería difícil denunciar al conductor porque los tribunales han ido considerando responsables de la infracción administrativa a los menores a partir de esa edad. (Sentencias Tribunal Administrativo de Navarra de 24 de marzo de 2015 y 31 de marzo de 2014).

**2) Posibilidad de utilizar un SRI o el cinturón de seguridad,** dependiendo de la estatura. Hasta los 14 años sería responsable el conductor. Dado que los SRI se fabrican para ser utilizados hasta los 150 cm, existe la opción de seguir empleándolos sin que la ley nos obligue (recordemos que el art. 117.1 del RGCirc. establece como obligatorio hasta los 135 cm). Así que en caso que estén instalados en el vehículo y de que se decida emplearlos para llevar a menores entre los 136 cm y 150 cm, hay que recordar que hasta la edad de 14 años sería responsable el conductor del correcto empleo del SRI o del cinturón de seguridad.

Es decir, caso que los SRI no se fabricaran hasta los 150 cm, no se podría hablar de opciones puesto que no existirían, ya que todos los menores irían sujetos con el SRI hasta los 135 cm y sería responsable el conductor hasta que el menor cumpliera 14 años.

Dado que las sillitas suelen caducar a los 10 años desde su fecha de fabricación, es muy importante fijarse en ese dato, que figura en la etiqueta, y no tener en cuenta la fecha de adquisición.

Muchos expertos critican los alzadores y piden que se sigan usando sillitas ya que aquellos no protegen contra las colisiones laterales muy frecuentes en las ciudades.

- 3) Cinturón de seguridad.** Lo podría utilizar cuando su talla fuese igual o superior a 135 cm. Aunque no hay ninguna edad fijada, los tribunales han ido estableciendo que, a partir de los 14 años, dejaría de ser responsable el conductor, pasando a serlo el menor, aunque en cualquier caso los padres o tutores serían responsables solidarios hasta la mayoría de edad (art. 82.b TRLTSV).

#### **Respecto a los autobuses:**

La Orden del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Orden ITC 445/2006, de 14 de febrero, (BOE núm. 46, de 23 de febrero) incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2005/40/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de setiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor. Dicha Directiva señalaba la obligación de que todos los asientos de los autobuses nuevos matriculados a partir del 20 de octubre de 2007 dispongan de cinturón de seguridad o sistema de retención.

Los viajeros están obligados a usarlo, bajo su propia responsabilidad, salvo en el caso de aquellos pasajeros menores de edad que necesiten un sistema de sujeción adaptado a su peso y talla.

La Directiva 2005/40/CE fue derogada por el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio.

El Reglamento General de Circulación obliga al conductor y a los pasajeros a abrocharse el cinturón de seguridad si el autobús o autocar dispone de ellos (quedan exentos autobuses urbanos y cercanías). No llevar el cinturón en los autobuses que sí cuentan con este dispositivo es considerado una infracción grave que tendrá que abonar el pasajero.

El art. 82.b) TRLTSV dispone que "Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda **a un menor de dieciocho años**, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores".

Los pasajeros menores de edad del autobús tienen que usar el cinturón de seguridad si el asiento lo tiene. Si **no se trata de un autobús dedicado al transporte escolar o de menores**, se puede multar individualmente a los usuarios menores de edad (siempre que tengan más de 14 años, edad mínima que han estimado los tribunales para responsabilizarlos), en cuya denuncia constaría los nombres de los padres, tutores, acogedores o guardadores legales o de hecho por ese orden en virtud del artículo 82.b) TRLTSV, ya que son responsables solidarios de la infracción cometida por el pasajero menor de edad. Los responsables del menor que haya cometido la infracción pueden enfrentarse a una multa de hasta 300€. En este caso, los conductores no son responsables si el menor no usa el cinturón de seguridad en autobuses, por lo que es muy importante instruir a los niños sobre seguridad vial para que se acostumbren a usar el cinturón de seguridad.

Y aunque parecería que los pasajeros menores de edad que precisen un sistema de sujeción adaptado a su peso y talla, han de ser supervisados en el asiento por el conductor del autobús de manera obligatoria, esto no es así y no podrá ser multado, dado que el art. 117 RGCir señala que la existencia de letreros o pictogramas es suficiente. El RD 965/2006, que modificó el RGCir, dispuso en su art. 9 que cuando el asiento disponga de cinturón de seguridad puede ser utilizado por los menores con las siguientes condiciones:

- a) Si el cinturón es de dos puntos puede ser utilizado por cualquier menor mayor de 3 años y que mida más de 135 cm de altura.
- b) Si es de tres puntos y el menor no alcanza los 135 cm de altura habrá que adecuarlo a su talla con un cojín elevador. En caso de que no haya este elemento no podrá ser utilizado por el menor.
- c) En el caso de los asientos enfrentados a pasillos, si no disponen de cinturón de seguridad no pueden ser ocupados por un menor de 16 años.

En el caso de los autocares que por su antigüedad no tengan cinturones de seguridad, si se instalasen se aplicaría toda la normativa de instalación y uso.

Ese mismo Real Decreto modificó el art. 117 RGCir. En él está ahora establecido: "2. En los vehículos de más de nueve plazas, incluido el conductor, **se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados, por el conductor, por el guía o por la persona encargada del grupo, a través de medios audiovisuales o mediante letreros o pictogramas**, de acuerdo con el modelo que figura en el Anexo IV, colocado en lugares visibles de cada asiento".

<sup>2434</sup> (Otros casos en que no es el autor del hecho).

<sup>2435</sup> (Alumno de autoescuela).

---

*Es decir, ni siquiera están obligados a poner un video o informar a los menores de la necesidad de abrocharse los cinturones si existen pictogramas en los asientos o letreros en el autobús.*

*En el caso de un autobús de línea regular que esté dotado de cinturones de seguridad, el conductor puede denegar el acceso a los menores cuyos padres, tutores o el mismo menor no aporten el correspondiente SRI, cuando sea necesario.*

*También debemos tener en cuenta que en los autobuses urbanos, aunque viajen menores, no hay obligación de que estén provistos de cinturón. Si transportasen escolares, tendrían que estar acompañados por un guía o una persona encargada del grupo.*

*Si se tratase de una excursión escolar, si el autobús estuviese dotado de cinturones, deberían emplearse los SRI en el caso de los menores que lo necesitasen los responsables serían el profesor o profesores.*

*Si ninguno de ellos lo hiciese, serían denunciados por no informar a los pasajeros, pero los menores mayores de 14 años seguirían siendo responsables.*

*Es difícil entender que si un particular no le coloca el cinturón o un SRI a un menor es denunciado por infracción grave (art. 77.h TRLTSV) y pierde 3 puntos, y el conductor de un autobús, cuando éste carece de cinturones, no puede ser denunciado.*

*Para conocer si el autobús tiene autorización para transportar escolares tenemos que acudir al Real Decreto 443/2001, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, que en su art. 3. establece que, como regla general, sólo podrán prestar servicio de transporte público regular de uso especial de escolares por carretera, (cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar. y adscribirse, en su caso, a las autorizaciones de transporte regular de uso especial), aquellos vehículos que no superen, al inicio del curso escolar, la antigüedad de 10 años contados desde su primera matriculación”.*

*Ahora bien, como en la mayoría de los casos, a la regla general le sigue la excepción, y así, conforme se señala inmediatamente a continuación, “se admitirá la adscripción de vehículos de antigüedad superior, siempre que se cumplan conjuntamente” una serie de requisitos:*

- a) *Por un lado, “que el vehículo no rebase la antigüedad de 16 años contados desde su primera matriculación, al inicio del curso escolar”.*
- b) *Por otro lado, “que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares”.*

*En definitiva, los transportes escolares y de menores no “podrán ser realizados por vehículos cuya antigüedad al comienzo del curso escolar, contada desde su primera matriculación o puesta en servicio, sea superior a 16 años”, considerándose a efectos de ese cómputo “el día 1 de septiembre como fecha de inicio del curso escolar”.*

<sup>2433</sup> *Los taxistas no están obligados a llevar sistemas de retención infantil, aunque las leyes de la física siguen funcionando también para los menores que viajan en estos vehículos. La exención figura en el Artículo 119. 2a) del RGCir donde se señala: “Asimismo, cuando circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, podrán transportar a personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, siempre que ocupen un asiento trasero”.*

*La solución frente a la incongruencia de que en los taxis puedan viajar menores sin SRI, está en los asientos integrados de los que se van dotando las nuevas versiones de los vehículos. Así, Volvo ofrece asientos laterales elevables cuyos cinturones se adaptan al menor y tienen limitadores de fuerza especialmente diseñados para sujetarlos con la tensión necesaria en caso de impacto. Además, ampliaron las cortinas inflables para mejorar la seguridad en caso de impacto lateral.*

<sup>2434</sup> *También, aunque no sea el autor del hecho, si las placas de matrícula del vehículo están ilegibles, por ejemplo, a causa del barro, o por una broma o gamberrada, un conductor es responsable de su estado y por ello si no se pueden leer sería sancionado.*

<sup>2435</sup> *También el alumno de autoescuela que comete una infracción aun siendo el autor de hecho no es responsable del mismo, aunque no está muy claro que esté exento totalmente de responsabilidad si está aprendiendo a conducir una motocicleta.*

**b) Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años<sup>2436</sup>, responderán solidariamente con él de la multa<sup>2437</sup> impuesta<sup>2438</sup> sus**

---

<sup>2436</sup> Este apartado está pensado para aquellos jóvenes que cometen infracciones contra la seguridad vial como es el caso de los conductores de ciclomotores, que se pueden conducir desde los 15 años, o de motos de hasta 125 c.c. y de tractores que se pueden conducir con 16 años. El menor de edad tendrá que pagar la infracción y si no lo hace, tendrán que pagarla solidariamente sus padres o tutores.

Dado que en el ámbito del derecho administrativo no existe en la actualidad un régimen jurídico único aplicable a los menores de edad como tampoco existe un derecho administrativo sancionador propio del menor de edad, debemos acudir a la normativa sectorial. Y vemos que en el ámbito de la seguridad vial no está detallada suficientemente esa responsabilidad. Por ello el TRLTSV debería aclarar hasta que edad son los padres o tutores responsables, en su totalidad y no solo pecuniariamente, de las infracciones de los menores.

Las Sentencias del Tribunal Administrativo de Navarra de 24 de marzo de 2015 y 31 de marzo de 2014 establecieron que en atención a lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley Orgánica. 5/2000, de Responsabilidad Penal de los Menores, no puede considerarse responsable de un ilícito administrativo a los menores de 14 años. Llama la atención que el art. 7.1.h.2ª) de esta ley prevea que se pueda obligar a un menor a asistir a programas formativos de educación vial y el TRLTSV, en el caso de las infracciones administrativas, no contemple algo semejante como sustitutorio de la multa. Algún menor que tomase conciencia de sus errores podría querer hacer un curso, no solo para mejorar su comportamiento sino también para ahorrarles a sus padres o tutores el pago de la sanción.

Algunos ayuntamientos contemplan en sus Ordenanzas la posibilidad de sustituir multas administrativas por cursos de reeducación.

También el artículo 30 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana. Establece que están exentos de responsabilidad por las infracciones cometidas en ese ámbito los menores de catorce años.

<sup>2437</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas ha evitado, de nuevo, regular un procedimiento administrativo sancionador especial para los menores de edad. Tampoco ha establecido una edad mínima a partir de la cual se puede ser responsable de una infracción administrativa y no quedar a la espera de lo que señalen las leyes sectoriales porque la mayoría no lo hacen o lo regulan muy deficientemente. También se tenían que haber regulado los tipos de sanciones que se pueden imponer a los menores que puedan ser considerados infractores a partir de cierta edad, teniendo en cuenta que, normalmente, no tienen recursos económicos, por lo que debían ofrecerse, como alternativa, medidas reeducadoras, ya que no debemos olvidar que la sanción es personal.

En cuanto a la responsabilidad subsidiaria de padres y tutores la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, establece en su art. 28.4) " Las leyes reguladoras de los distintos regímenes sancionadores podrán tipificar como infracción el incumplimiento de la obligación de prevenir la comisión de infracciones administrativas por quienes se hallen sujetos a una relación de dependencia o vinculación. Asimismo, podrán prever los supuestos en que determinadas personas responderán del pago de las sanciones pecuniarias impuestas a quienes de ellas dependan o estén vinculadas."

<sup>2438</sup> La responsabilidad queda limitada, estrictamente, a la pecuniaria derivada de la multa que fuera impuesta por la comisión de la infracción.

**padres<sup>2439</sup>, tutores, acogedores y guardadores<sup>2440</sup> legales<sup>2441</sup> o, de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa<sup>2442</sup> que se impute a los menores<sup>2443</sup>.**

<sup>2439</sup> La responsabilidad civil de los padres, tutores, acogedores, y guardadores legales o de hecho, por este orden por los daños ocasionados por los menores a su cargo, se encuentra regulada tanto en la normativa civil como en la penal, en función de la edad del autor del hecho y del carácter civil o penal del acto que conduce al daño.

La ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, de Responsabilidad Penal del Menor (LORPM), se aplica para el caso de que un menor de entre 14 y 18 años realice un acto que se tipifique como delito en el Código Penal o las leyes penales especiales, y ese acto haya causado un daño. En su artículo 61.3, la LORPM establece la responsabilidad solidaria de los padres y tutores, si bien, si no se ha favorecido la conducta del menor con negligencia o dolo la responsabilidad puede ser moderada por el juez.

También en la vía penal hay que tener en cuenta el art. 120 CP que declara responsables civiles a los padres y tutores, por los daños causados por sus hijos mayores de 18 años que estén sujetos a su patria potestad o tutela y que vivan en su compañía, supeditado a que haya mediado por su parte culpa o negligencia.

En el Código Civil (CC), aplicable a los casos en que el daño sea causado por un hijo menor de 14 años, o por un hijo mayor de 14 pero menor de 18 años siempre que el acto no revista caracteres de delito, se establece en su artículo 1903 la responsabilidad de los padres por los actos de los hijos que se encuentren bajo su guarda o de los tutores por los actos de los menores que estén bajo su autoridad, **puediendo liberarse de dicha responsabilidad** cuando prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

En Alemania la legislación diferencia la edad de la responsabilidad del menor en materia penal y en materia civil. Así en materia penal están totalmente exentos de responsabilidad los menores de 14 años, pero en la vía civil esa exención total sólo se extiende hasta los 7 años. Entre los 7 y hasta cumplir 11 años también están exentos salvo que hayan provocado voluntariamente un accidente.

<sup>2440</sup> La Audiencia Provincial de Huesca en la Sentencia 93/2010, de 30.04.2010, sobre los daños en un vehículo deportivo producidos como consecuencia de un accidente de circulación provocado por la impericia de la conductora que era menor de edad con la que el dueño del turismo mantenía una relación de noviazgo. El novio demandó a los padres, que fueron absueltos. Lo que dijo el tribunal es que, si la novia abandonó por unos días la casa de sus padres y se fue a vivir con su novio, el joven asumió el papel de “guardador”, luego el siniestro no podía ser reprochado a los padres, sino al propio novio.

<sup>2441</sup> Se echa de menos que no exista una Ley de Responsabilidad Administrativa del Menor ya que se podría regular otro tipo de sanciones como por ejemplo cursos de sensibilización y reeducación.

<sup>2442</sup> Existe una ley penal del menor, la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores, pero no existen normas claras de actuación cuando comenten infracciones administrativas. El artículo 3 de la ley penal dispone que “a un menor de 14 años no se le exigirá responsabilidad con arreglo a dicha ley y remite a que les sean aplicadas las normas sobre protección de menores previstas en el Código Civil, en la L.O. de Protección Jurídica del Menor y en las demás disposiciones vigentes”. La exposición de motivos, en su punto 4, justifica esta decisión legislativa en la convicción de que las infracciones cometidas por los menores de esa edad son, en general, irrelevantes y que, en los escasos supuestos en que aquéllas pueden producir alarma social, son suficientes para darles una respuesta igualmente adecuada los ámbitos familiar y asistencial civil, sin necesidad de la intervención del aparato judicial sancionador del Estado”, aun cuando, lamentablemente, la realidad nos muestra que la comisión de hechos delictivos por menores de esa edad no es tan irrelevante ni tan excepcional, como pretende la citada Exposición de Motivos.

<sup>2443</sup> El día 07.10.2009, la agencia de noticias [www.europapress.es](http://www.europapress.es) informaba de un accidente ocasionado, en Granadilla de Abona (Tenerife) por un menor de 7 años de edad que, habiendo quedado sólo en un turismo, al parecer, bajó el freno de mano en una pendiente descendente y el vehículo se puso en movimiento atropellando un niño y una mujer. No conocemos la sentencia, pero pareciera que en este caso el responsable no es el menor sino el adulto que no deja el vehículo de forma que no se pueda poner en movimiento de forma accidental. Por lo que en estos casos no se trata de una responsabilidad subsidiaria pecuniaria sino directa por parte del adulto.

El 10.04.2017 “La Voz de Galicia” informa que fue sorprendido un menor de 13 años conduciendo un turismo, sin cinturón de seguridad y lógicamente sin permiso de conducción, estando acompañado de un adulto. En estos casos se trata de un delito (art. 384.2 CP) que **escapa al TRLTSV**. El menor, aunque es responsable, es en este caso inimputable, pero no así el adulto que lo acompañaba por ser cooperador necesario en la comisión del delito y eso es lo que opina la mayoría de los tribunales, aunque, por ejemplo, la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 3ª) de 17.09.2015 considera que “incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente” no debe considerarse como delito al no estar tipificada esta conducta en el Código Penal.

- c) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo<sup>2444</sup> y éste tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad recaerá en éste, salvo que acredite que era otro el conductor o la sustracción del vehículo.
- d) En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y éste no tuviese designado un conductor habitual<sup>2445</sup>, será responsable el conductor identificado por el titular o el arrendatario a largo plazo<sup>2446</sup>, de acuerdo con las obligaciones impuestas en el artículo 11.
- e) En las empresas de arrendamiento de vehículos a corto plazo será responsable el arrendatario del vehículo. En caso de que éste manifestara no ser el conductor, o fuese persona jurídica, le corresponderán las obligaciones que para el titular establece el artículo 11<sup>2447</sup>. La misma responsabilidad corresponderá a los titulares de los talleres

---

Sin embargo, la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 15ª), en sentencia de 1.02.2016, establece que "la cooperación necesaria del artículo 28, párrafo segundo b) del C.P no la determina el que **el cooperador** tenga una posición de garante de la actuación del autor material del hecho, **sino el contribuir a la ejecución del hecho delictivo mediante un acto sin el cual no se habría efectuado**, que fue lo que aquí ocurrió."

<sup>2444</sup> Debiera cambiarse la redacción y decir algo así: "Si el conductor no detuviese el vehículo a instancia de un agente de la autoridad y por ello no hubiese podido ser identificado ...".

<sup>2445</sup> Su definición figura en el apartado 2) del Anexo I del TRLTSV.

Por su parte, la Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), en su artículo 3.3) -comunicación del conductor habitual-, determina que: "Para proceder a la inscripción de un conductor habitual en el Registro de Vehículos, la persona física que haya sido designada deberá haber consentido de modo fehaciente. Para la prestación de este comportamiento puede utilizarse el modelo que figura en el anexo de la presente orden. El documento en el que conste el consentimiento se custodiará por el titular o el arrendatario, en su caso, y se deberá entregar siempre que le sea requerido por la Administración".

<sup>2446</sup> La Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre), en su artículo 1.2) -objeto-, establece: "A los efectos previstos en esta orden, se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un periodo de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".

<sup>2447</sup> El art. 11 del TRLTSV -Obligaciones del titular del vehículo y del conductor habitual-, determina:

1. El titular de un vehículo tiene las siguientes obligaciones:

a) Facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse una infracción. Los datos facilitados deben incluir el número del permiso o licencia de conducción que permita la identificación en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. Si el conductor no figura inscrito en el Registro de Conductores e Infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la Administración cuando le sea requerida. Si el titular fuese una empresa de alquiler de vehículos sin conductor, la copia de la autorización administrativa podrá sustituirse por la copia del contrato de arrendamiento.

b) Impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente.

2. El titular puede comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del conductor habitual del mismo. En este supuesto, el titular queda exonerado de las obligaciones anteriores, que se trasladan al conductor habitual. (Orden INT/3215/2010, de 3 diciembre)

3. Las obligaciones establecidas en el apartado 1 y la comunicación descrita en el apartado anterior corresponden al arrendatario a largo plazo del vehículo, en el supuesto de que haya constancia de este en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

4. El titular del vehículo en régimen de arrendamiento a largo plazo debe comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico la identidad del arrendatario. (Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre).

**mecánicos o establecimientos de compraventa de vehículos por las infracciones cometidas con los vehículos mientras se encuentren allí depositados<sup>2448</sup>.**

- f) El titular, o el arrendatario a largo plazo, en el supuesto de que constase<sup>2449</sup> en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será en todo caso responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo<sup>2450</sup>, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.**
- g) El titular o el arrendatario, en el supuesto de que constase en el Registro de Vehículos<sup>2451</sup> del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, será responsable de las infracciones por estacionamiento<sup>2452</sup> o por impago de los peajes de las vías<sup>2453</sup> que lo tengan regulado salvo en los supuestos en que el vehículo tuviese designado un conductor habitual o se indique un conductor responsable del hecho<sup>2454</sup>.**

<sup>2448</sup> Debería añadir "o bajo su responsabilidad". Puede ocurrir que un empleado del taller coloque un vehículo en doble fila y éste sea multado. En este caso el responsable sería el titular del taller. También debía sustituirse la última frase y decir: "cometidas en las vías públicas con los vehículos allí depositados".

<sup>2449</sup> En este apartado y en el siguiente da la impresión de que el titular puede no estar inscrito en el Registro de Vehículos cuando no es así y por ello debiera decir: "El titular, o el arrendatario (a largo plazo), en el supuesto de que este último constase...".

<sup>2450</sup> Hay que tener en cuenta que las matrículas forman parte de la documentación. Viene a ser el DNI del vehículo. Las infracciones a la documentación y, en general, al Reglamento General de Vehículos siempre se formularán en boletines de la Jefatura Provincial de Tráfico, incluso por parte de la Policía Local.

<sup>2451</sup> Los ciclistas o los vehículos de tracción animal al no estar inscritos en el Registro de Vehículos no podrían ser sancionados por infracciones de estacionamiento.

<sup>2452</sup> Es llamativo que no incluya también a las infracciones por "parada". Si la infracción de parada fuese observada por una videocámara, habría que solicitar al titular del vehículo que identificase al conductor, lo que es una incongruencia ya que en las infracciones por estacionamiento no hay que hacerlo, al denunciar directamente al titular, al arrendatario o al conductor habitual.

<sup>2453</sup> Modificado, con efectos de 1 de enero de 2013 y vigencia indefinida, por la disposición final tercera de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 que modifica la Ley de Tráfico.

Ahora el responsable por la infracción de peajes o estacionamiento es el titular o arrendatario y no se le pide que identifique al conductor, aunque eso no impide que pueda indicar que era otro el conductor. De esta forma los ayuntamientos se ahorran muchos trámites al no verse obligados a solicitar la identificación del conductor en las infracciones de estacionamiento.

<sup>2454</sup> La DGT en su Instrucción 02/S-63, de 10 de junio de 2.002, relativa a la "Responsabilidad del titular", dice: "En el ámbito de la potestad administrativa sancionadora en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, la Ley de Seguridad Vial contempla, con carácter general, al conductor del vehículo como responsable por las infracciones a lo dispuesto en la misma.

No obstante, la propia Ley en determinados supuestos contemplados en el artículo 82.f), establece la responsabilidad del titular del vehículo, en los casos relativos a las infracciones sobre la documentación de aquél, estado de conservación y deficiencias que afecten a las condiciones de seguridad, así como las derivadas del incumplimiento de las normas relativas a reconocimientos periódicos.

Si bien es cierto lo indicado en el párrafo precedente que el titular es responsable del mantenimiento de las condiciones técnicas del vehículo, es necesario matizar tal responsabilidad en algunas de las infracciones que sobre tales condiciones vienen recogidas en el Capítulo II, del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, cuando aquél, cede a un tercero el uso del vehículo en perfectas condiciones de mantenimiento y cuidado, situación que especialmente se produce cuando media un contrato mercantil de arrendamiento de vehículos, y con posterioridad a tal entrega se producen averías o daños no imputables al titular, a título de ejemplo la rotura de espejos retrovisores o parabrisas, avería en los dispositivos de alumbrado, y el conductor, a pesar de conocer estas deficiencias, continúa su marcha.

Sentado lo anterior se estima que cuando se trate de las infracciones reflejadas, en el que esté implicado un vehículo cuyo uso esté sometido a cualquier cesión que se justifique o arrendamiento del mismo igualmente justificado, deben distinguirse aquellos hechos que impliquen responsabilidad del titular por suponer un incumplimiento de carácter permanente en el mantenimiento de las condiciones técnicas del vehículo, de aquellos

<sup>2455</sup> (Multa a un conductor u otro usuario vial fallecido).

<sup>2456</sup> (Otra obligación del titular).

<sup>2457</sup> (Responsabilidad del conductor frente a los pasajeros).

<sup>2458</sup> (Inductor o cooperador necesario).

---

que han podido producirse con posterioridad a la cesión o arrendamiento, debiéndose imputar en estos casos la responsabilidad al conductor".

<sup>2455</sup> **El principio de personalidad de la sanción, propia de toda materia punitiva, implica que la pena o sanción no se transmite a los herederos**, siendo aplicables, con ciertos matices, los principios y garantías básicas presentes en el ámbito del derecho penal, dado que ambos son manifestaciones del ordenamiento punitivo del Estado.

Y aunque, el Capítulo III del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público: "Principios de la potestad sancionadora", solo trata en su artículo 30 de la prescripción de las infracciones y de las sanciones, como forma de extinción de la responsabilidad, no ha de olvidarse que, de forma análoga al derecho penal, producen un efecto extintivo de la responsabilidad administrativa sancionadora el fallecimiento del presunto infractor persona física, tal y como para el primer ámbito recoge el artículo 130 del Código penal -"por la muerte del reo"- (como también recoge el artículo 19.1 del Real Decreto 33/1986, de 10 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Régimen Disciplinario de los Funcionarios de la Administración del Estado).

Existen numerosas sentencias manteniendo este criterio, que también figura en la sentencia de 9 de marzo de 2017 dictada por la Sala Tercera del Tribunal Supremo, "sólo el infractor es el que tiene que pagar la sanción, dado que se trata de una medida represiva a la que tiene que hacer frente como compensación de la comisión de una infracción, lo que nos lleva a la extinción de la responsabilidad derivada de las infracciones y de las sanciones tributarias por el fallecimiento del sujeto infractor". Y aunque el supuesto tratado no era el tráfico y la seguridad vial, el alto tribunal expone en el Fundamento de Derecho 4º de dicha sentencia que ello es válido para todos los sectores donde se ejerce la potestad sancionadora de la Administración pues otra interpretación nos llevaría a desconocer el principio de la personalidad de la pena, protegido por el artículo 25 de la Constitución.

Lo que se debe hacer cuando llegue una multa al titular de un vehículo, es comunicar a Tráfico que, en el momento de la infracción, conducía otra persona y facilitar los datos del fallecido, incluyendo su número del DNI. Tráfico enviará entonces la sanción al domicilio del fallecido cuya familia podrá, presentando el certificado de defunción, no abonar la multa, puesto que son personales, es decir, únicamente atribuibles al individuo.

Sí se trata de la deuda de la sanción de tráfico cuando ésta se encontrase en periodo ejecutivo, debemos hacer referencia a la sentencia del TSJ de Galicia, Sala de lo Contencioso-Administrativo (sec. 4ª, S 28-10-2010, nº 891/2010). En dicha sentencia, se invocaba la nulidad respecto de la diligencia de embargo por haber fallecido el sancionado antes de la notificación del embargo en cuenta corriente bancaria. Este Tribunal estableció que, a la fecha de la defunción, la sanción no se había satisfecho pues, aunque la orden de retención a la entidad bancaria era anterior a la muerte del sancionado, la notificación de la diligencia de embargo era posterior, de modo que no se produjo antes del fallecimiento del responsable, por lo que no procedía dicho embargo al no haber sido notificado al propio interesado.

Por ello, cuando la Administración tenga conocimiento del fallecimiento del sancionado deberá dejar sin efecto la sanción y acordar el archivo del procedimiento sancionador ya que no se puede obviar el principio de personalidad de la sanción administrativa, que impide que las consecuencias pecuniarias de la sanción puedan afectar de cualquier manera al patrimonio de un tercero.

<sup>2456</sup> También es responsable el titular por incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca haya obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente (artículo 76.v TRLTSV).

<sup>2457</sup> El artículo 18.1) del RGCir señala: "El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos, deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros," ...

Así pues, hace responsable al conductor del vehículo de que el resto de los pasajeros mantengan la posición adecuada dentro del mismo, es decir, se sancionaría al conductor y no a los pasajeros, aunque a éstos se les podría someter a una prueba de detección de alcohol o drogas si se hubiese cometido una infracción con el vehículo (art. 14.2 TRLTSV) o éste se viese implicado en un accidente (art. 14.2 TRLTSV y art. 21 RGCir).

<sup>2458</sup> Estas figuras están claramente definidas en el art. 28 CP, pero no lo está tanto en el derecho administrativo y hay frecuentemente en las leyes normas específicas que enumeran una serie de sujetos los que se declara

<sup>2459</sup> (El empleado que actúa como conductor cometiendo una infracción por orden de su jefe).

## CAPÍTULO IV<sup>2460</sup>

### Procedimiento<sup>2461</sup> sancionador<sup>2462</sup>

#### Artículo 83. Garantías procedimentales<sup>2463</sup>.

responsables de las infracciones, como pasa en este artículo y sería conveniente que se considerase inductor o cooperador necesario a todo aquel que aliente o que permita conscientemente que se cometan infracciones. En materia penal, el Fiscal Jefe de la Fiscalía Provincial de Madrid, a través de su Instrucción 1/2011, de 13 de abril, determina que "Quién presta un vehículo a quien conoce que carece de permiso o licencia bien porque nunca los haya obtenido, bien conoce la pérdida de vigencia por pérdida total de puntos. En todos estos supuestos, si puede acreditarse que quien preste el vehículo conoce con certeza las mencionadas circunstancias y que el vehículo va a ser conducido de forma inmediata, cabe ser acusado de cooperador necesario del art. 28.b) del Código Penal".

Son inductores de este delito los padres que quieren que su hijo aprenda a conducir con ellos, incluso, sin tener la edad necesaria para el permiso o utilizando vías públicas para sus prácticas, sin utilizar la posibilidad de aprendizaje previsto por el RGCond. Son cooperadores necesarios cuando le prestan el vehículo al vástago sabiendo que carece de permiso.

Resulta muy interesante la Sentencia núm. 504/2008, de 20 de junio, de la Sección 7ª de la AP de Barcelona, donde se señala: "Es obvio que el hecho de circular el acusado a más del doble de la velocidad permitida en la vía por la que circulaba, sin respetar la prohibición de adelantamiento ni de peligros en la vía, compitiendo con el otro vehículo entra de lleno en esta conducción manifiestamente temeraria y creó un peligro concreto para los demás usuarios, como los dos testigos. Pero es que además se produjo un resultado lesivo, a cuya causación contribuyó de forma esencial y necesaria, puesto que, aunque él no colisionara contra ninguno porque a él no le tocaba adelantar en la alocada carrera que mantenía con el conductor fallecido, **dos no compiten si uno no quiere; el resultado lesivo se produjo por la cooperación necesaria** al mismo del conductor acusado con su conducta manifiestamente imprudente"

<sup>2459</sup> En Suiza la Ley Federal de Circulación Vial establece: "El jefe o superior que haya incitado a un conductor a cometer una infracción a la presente ley o que no ha impedido, según sus posibilidades, que se cometa esa infracción, será castigado con la misma pena que el conductor". Esto sucede, por ejemplo, cuando un jefe le dice a un empleado que suba el camión a una acera para descargar mercancías o que debe entregar mercancía en un plazo que le obliga a superar los límites de velocidad.

<sup>2460</sup> Este Capítulo IV está desarrollado en el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aunque ese desarrollo es prácticamente inexistente ya que el TRLTSV le dedica al procedimiento 14 artículos y el RPSMT sólo tiene 21. Con lo que bastaría que se añadiesen 7 artículo al TRLTSV para que no hubiese necesidad de un Reglamento dedicado al Procedimiento Sancionador.

<sup>2461</sup> Dado que la mayoría de las sanciones son presenciadas por un agente de la autoridad o bien por un medio de captación de imágenes homologado, certificado y verificado, es difícil rebatir la infracción por lo que la mayoría de las alegaciones están dirigidas a buscar fisuras en el procedimiento sancionador.

<sup>2462</sup> Se publicó la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica la Ley de Tráfico en materia sancionadora, para atender el carácter masivo de los expedientes sancionadores con un procedimiento específico, diferente del general contemplado en la Ley 30/1992 (derogada) que también modificó, reducir la litigiosidad y minimizar el tiempo entre la infracción y la sanción, para acercarse al tiempo empleado por la justicia penal en materia de delitos de tráfico, los conocidos como juicios rápidos, vigentes desde 2002 mediante la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

La Disposición Adicional Primera, punto c), de la ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo común de las administraciones públicas sigue disponiendo que los procedimientos administrativos regulados en leyes especiales por razón de la materia que no exijan alguno de los trámites previstos en esta Ley o regulen trámites adicionales o distintos **se regirán, respecto a éstos, por lo dispuesto en dichas leyes especiales** e incluye dentro de ellos los procedimientos sancionadores en materia de tráfico.

<sup>2463</sup> Recordemos que según el artículo 25.1 de la Constitución, "nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, **según la legislación vigente** en aquel momento".

- 1. No se podrá imponer sanción alguna por las infracciones tipificadas en esta ley sino en virtud de procedimiento** instruido con arreglo a lo dispuesto en este capítulo y, supletoriamente, en la normativa de procedimiento administrativo común<sup>2464</sup>.
- 2. Los instrumentos, aparatos o medios y sistemas de medida que sean utilizados para la formulación de denuncias por infracciones a normativa de tráfico, seguridad vial y**

---

*La Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, mantiene el principio de exigencia de cobertura legal, pero permite la colaboración reglamentaria en la creación de infracciones y sanciones. Así, aunque los apartados 1 y 2 del citado artículo 27 de la Ley 40/2015 mencionan la "Ley", el apartado 3 del mismo precepto dice que "las disposiciones reglamentarias de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas legalmente", lo que faculta la participación reglamentaria en la tipificación. La tipificación supone no solo poner por escrito las conductas que suponen una infracción, sino que además debe anudarles el reproche correspondiente, es decir, debe establecer la correlación entre la infracción y la sanción. El apartado 4 del artículo 27 de la Ley 40/2015 prohíbe con carácter general la analogía: "las normas definidoras de infracciones y sanciones no serán susceptibles de aplicación analógica". La analogía supone la aplicación extensiva de los principios extraídos de una norma a un caso no previsto por ella, pero que presenta igualdad jurídica esencial con otro u otros que la norma regula.*

*Ese es el caso de la negativa a someterse a un control de alcoholemia dentro de las campañas preventivas de las autoridades de tráfico, ya que en caso de no mostrar síntomas el conductor no es delito, según el TS, y no es de aplicación tampoco la multa de 1.000 € del art. 80 TRLTSV al no estar tipificada en este caso como infracción muy grave en el art. 77d) TRLTSV debiéndose pues aplicar una multa máxima de 100 € por infracción leve, de acuerdo al art. 75.c) TRLTSV que indica que son leves aquellas infracciones que no estén tipificadas como graves o muy graves.*

*Sin embargo, la jurisprudencia constitucional da pie para aplicar la analogía favorable, de manera que sólo resulta impedida la aplicación analógica "in peius" de las disposiciones represivas (Sentencias del Tribunal Constitucional 182/1990, de 15 de noviembre, y 56/1998, de 16 de marzo).*

<sup>2464</sup> Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

circulación de vehículos a motor **estarán sometidos a control metrológico**<sup>2465</sup> en los términos establecidos<sup>2466</sup> por la normativa de metrología<sup>2467</sup>.

<sup>2465</sup> Este control tiene una enorme trascendencia ya que de las mediciones obtenidas pueden resultar infracciones administrativas o delitos penales.

**La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, en su Sentencia 184/2018, de 17 de abril ha aclarado algunas dudas sobre estos márgenes de error.**

En la sentencia se recuerda que las Órdenes Ministeriales distinguen entre cinemómetros fijos o móviles, y en el caso de estos últimos, entre estáticos o en movimiento. A los fijos les señalan un margen de error del 5%, y a los móviles, del 7% y luego equiparan a los fijos las mediciones que realizan los radares móviles en el modo estático, es decir, cuando el sistema móvil no realiza la medición en movimiento.

Razona seguidamente que un radar es móvil cuando está colocado sobre un vehículo en movimiento y es fijo el que se coloca, de forma permanente, sobre un elemento inmueble, como puede ser un arco, un edificio, un poste o un pórtico de carretera.

La duda, según la sentencia, surge cuando un radar, que es en principio móvil, se coloca sobre un trípode o en un vehículo parado ya que las órdenes ministeriales no aclaran debidamente que consideración tiene ese tipo de radares.

Según la Sala de lo Penal, si el aparato no está en movimiento entonces la medición se efectuaría desde un aparato en posición fija o estática. Por el contrario, la medición sería móvil, cuando la detección se realizase desde un soporte en movimiento.

Por ello considera importante tener presente si el aparato es fijo o trasladable, ya que esa consideración afecta a las condiciones de los aparatos y a sus necesidades de revisión.

La sentencia llega a la conclusión de que, si el cinemómetro es empleado desde una ubicación fija, es decir sin movimiento, ya sea fijo o estático, el margen de error es del 5% ya que la medición de la velocidad, desde un radar fijo, o desde una instalación sin movimiento, supone un menor margen de error que la medición realizada desde un dispositivo en movimiento.

También ha establecido que los radares móviles de tráfico que realizan la medición de la velocidad desde una ubicación fija, en trípodes o en coches parados, tienen un margen de error del 5% y no del 7%, por lo que atribuye a este tipo de dispositivos el mismo porcentaje que a los fijos.

La Sala se plantea si un radar cuando se coloca sobre un trípode o en un vehículo parado es un instrumento fijo o móvil a los efectos de determinar el índice de error del 5% o del 7%, ya que considera que las órdenes ministeriales que regulan estos dispositivos –fijos y móviles (estáticos o en movimiento)- no aclaran esta cuestión.

En el caso planteado en este recurso de casación -señalan los magistrados- dicho porcentaje es relevante, pues, en función del margen de error que se aplique, el conductor puede ser absuelto o condenado. La conclusión a la que llegan los magistrados de la Sala de lo Penal es que “si el aparato de medición, cinemómetro, es empleado desde una ubicación fija, esto es sin movimiento, ya sea fijo o estático, el margen de error es del 5%”, y afirman, además, que esa catalogación es “lógica” porque “la medición de la velocidad, desde un radar fijo, o desde una instalación sin movimiento, supone un menor margen de error que la medición realizada desde un dispositivo en movimiento”. La sentencia, de la que ha sido ponente el magistrado Andrés Martínez Arrieta, afirma que las órdenes ministeriales distinguen entre instrumentos de medición fijos o móviles, a los que asigna un distinto margen de error en sus mediciones, derivadas de su distinta ubicación y función. Los fijos son los instalados en elementos inmuebles –arco, edificio, poste o pórtico de carretera- con carácter permanente, y los móviles son los trasladados de un lugar a otro. Dentro de este último grupo, por su movilidad –explica el tribunal- se distingue entre móviles en sentido estricto, dispuestos para la medición en movimiento, y aquellos otros que, además de la movilidad, por poder ser trasladados, desarrollan su función de medición en situación de parados. “Estos últimos son denominados estáticos a los que se atribuye el margen de error de los fijos”, concluye la Sala en su sentencia. Todos los supuestos de hecho (si es radar fijo o móvil, fecha de aprobación de modelo, tiempo de utilización desde su puesta en funcionamiento, reparación, etc.) que fundan el cálculo del error y que seguidamente se recogen, han de incluirse en el atestado inicial o en ampliación posterior”.

El Juzgado de lo Contencioso Administrativo, sección 1, de Pontevedra, dictó sentencia el 22 de enero de 2019 sobre la aplicación del margen de error de los radares, en la que el juez consideró que la velocidad captada por los radares y que aparece sobreimpresionada en las fotografías debe corregirse aplicando a la baja el índice máximo de error admisible de este tipo de aparatos, regulada por la mencionada orden ministerial de 2010. Por ello, si la velocidad del vehículo detectada por el cinemómetro es igual o inferior a 100 kilómetros por hora, deben restársele 5 si la medición se realizó en posición estática o 7 si se efectuó desde un vehículo en movimiento.

**Los nuevos márgenes de error de los cinemómetros figuran en la Orden ITC 155/2020.**

**Para los radares de tramo rige la llamada regla del 3:** en una vía con un límite de hasta 100 km/h se permite un exceso de velocidad máximo de 3 km/h; si la limitación es superior, el margen de error se establece en un 3% sobre la velocidad autorizada.

**Si el radar es móvil, se aplica la regla del 7:** se permite rebasar la velocidad marcada en la vía en 7 km/h si está limitada a un máximo de 100 km/h, y un 7% si es superior.

**En el caso de los radares fijos, impera la regla del 5:** cuando la velocidad máxima de la vía es inferior a 100 km/h se puede exceder en 5 km/h, mientras que si es superior el posible rebase es de un 5%.

**Para los cinemómetros instalados en helicópteros Pegasus, el margen es del 5%** en cualquier circunstancia, según la norma.

El Juzgado 2 de lo Contencioso de Ourense dictó una sentencia “revolucionaria”, la 00155/2021, por una multa de exceso de velocidad. El juzgado tomó el pronunciamiento íntegro de la Sentencia del Juzgado de lo Contencioso nº 1 de Pontevedra de 22 de enero de 2019.

Para el juez, además de que tráfico no se ha pronunciado a lo largo del procedimiento sobre la alegación del recurrente que solicitaba se acreditase la aplicación de los márgenes de error, no basta con aplicar a la velocidad detectada por el cinemómetro (en beneficio o en perjuicio del conductor) el índice de “desviación máxima obtenida” en las pruebas de “ensayos en tráfico real”, consignado en la segunda página del “certificado de verificación periódica”, pues la prueba en tráfico real consiste en la realización de unas 30 mediciones en carretera.

De ellas no se consigna en el certificado el resultado medio, sino sólo la magnitud que en esas 30 mediciones ha resultado más elevada. Por tanto, con tales mediciones se constata que el aparato cumple las especificaciones de la Orden ITC/3123/2010, “pero no sirven para establecer un índice de error particularizado para ese cinemómetro”.

A efectos prácticos se debe destacar que no sólo se afirma la necesidad de aplicar el margen a cada medición: “Es decir, debe no sólo corregirse en cada caso la velocidad detectada por el radar, aplicando a la baja el índice máximo de error admisible según la mencionada Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre (Si la velocidad del vehículo detectada por el cinemómetro es igual o inferior a 100 km/h, deben restársele 5 km/h si la medición la realizó en posición estática o en 7 km/h si la efectuó desde vehículo en movimiento; si la velocidad supera los 100 km/h se aplicarán, respectivamente, los porcentajes del 5 o del 7%).”, sino que resulta de especial interés la valoración pericial que la acompaña: “En la prueba testifical/pericial practicada se explicaron en detalle los motivos por los que los cinemómetros tienen esa dificultad para determinar con exactitud la velocidad real. Depende del ángulo de relación con el vehículo. Los aparatos se instalan en una posición teórica idónea para interceptar al vehículo que no debería superar un ángulo de 20 grados. Pero si no circula en línea exactamente paralela al eje de la carretera se supera el ángulo y se incrementa exponencialmente la posibilidad de error en la medición, en mayor medida cuantos más grados de diferencia haya. Por esta misma razón la posibilidad de error es mayor en los radares situados dentro de vehículos (sin movimiento) y en trípodes que en los de las cabinas permanentes, al incrementar la posibilidad de que se supere el ángulo de 20 grados.”

<sup>2466</sup> Cualquier Instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor, según el apartado 5 del Anexo XII de la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, debe verificarse cada año.

<sup>2467</sup> Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología (BOE núm. 309, de 23 de diciembre). Su desarrollo reglamentario está contenido en el RD 244/2016, de 3 de junio (BOE núm. 137, de 7 de junio). Esta ley tiene por objeto tiene como objeto, según su artículo 1) “El establecimiento y la aplicación del Sistema Legal de Unidades de Medida, así como la fijación de los principios y de las normas legales a las que debe ajustarse la organización y el régimen de la actividad metrológica en España”.

Los márgenes de error de los cinemómetros figuran en la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE núm. 47, de 24 de febrero, con vigencia desde el 24 de agosto de 2020.).

El margen que aplica la DGT se limita a las vías de su competencia. Eso no significa, en ningún caso, que la Generalitat de Cataluña, el Gobierno Vasco o los ayuntamientos vayan a aplicar un criterio similar, por lo que fuera de las vías competencia de la DGT pueden aplicar otros márgenes y de hecho lo vienen haciendo.

Los márgenes de error, al afectar a tantos ciudadanos, debieran estar unificados y figurar de forma clara en el Reglamento General de Circulación.

La Sentencia núm. 10189/2015 de 23 de noviembre de 2015 dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla la Mancha (Sección Segunda) señala que “a la Sala no le cabe duda que esa velocidad fidedigna que sale en la pantalla del cinemómetro no es la real sino dentro de los límites del error admitidos ya que es lógico suponer que no existe una programación de los aparatos para que ya lleven inserto en sus cálculos tales márgenes cuando se les permite funcionar con ellos, o por lo menos esa corrección no consta. La consecuencia debe ser, pues, que, si a esa velocidad de la pantalla no se le ha detraído el margen de error tolerable, el interesado y en este caso el Tribunal debe hacerlo por permitirle la norma”.

Es decir, si no aparece en la fotografía el descuento del margen de error debe practicarse por la autoridad sancionadora cuando dicte la resolución.

<sup>2468</sup> (Actualización de conocimientos de los funcionarios).

<sup>2469</sup> (Fotografías del vehículo infractor).

## Artículo 84. Competencia.

1. **La competencia para sancionar las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho. Si se trata de infracciones cometidas en el territorio de más de una provincia, la competencia para su sanción corresponde, en su caso, al Jefe de Tráfico de la provincia en que la infracción hubiera sido primeramente denunciada.**
2. **Los Jefes Provinciales podrán delegar esta competencia en la medida y extensión que estimen conveniente. En particular podrán delegar<sup>2470</sup> en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas<sup>2471</sup> la de las infracciones que hayan sido**

---

*El criterio que se está imponiendo en los tribunales es que en las denuncias por exceso de velocidad debe hacerse constar la velocidad corregida sobre la que se aplica la sanción una vez aplicados los márgenes de error del aparato.*

<sup>2468</sup> El TRLTSV y los reglamentos estiman importante que todos los aparatos que se utilizan en los procedimientos sancionadores estén correctamente homologados, calibrados y actualizados y ese interés debiera trasladarse a todos los funcionarios intervinientes en los procedimientos sancionadores previendo la obligación de que actualicen sus conocimientos teniendo en cuenta la complejidad de las normas y sus continuas modificaciones.

<sup>2469</sup> El 11.03.2021 los medios de comunicación informan que el Juzgado Contencioso Administrativo número 5 de Córdoba, anuló una multa captada por un cinemómetro fijo por "no existir dos fotografías tomadas en diferentes instantes".

*El juzgado cordobés entendió que Tráfico actúa con mala fe procesal cuando realiza este tipo de actos, al obligar al interesado a emplear recursos propios y del Estado para poder defenderse, cuando la nulidad del expediente tendría que haberse producido en fase de alegaciones".*

*La sentencia emitida estima que, según la Orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, "salvo que el instrumento —el radar— sea capaz de seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, a los instrumentos instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde no es posible la presencia continua del operador que vigile sus especificaciones de funcionamiento, se les exigirá **al menos dos fotogramas** del vehículo infractor tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro, su placa de identificación".*

*Es decir, el radar fijo debe avalar la multa con dos fotografías diferentes del mismo vehículo. La multa no es válida si está avalada únicamente por una fotografía de la que se han extraído dos imágenes diferentes, una con un campo de visión mayor y otra menor.*

*Este criterio se ha visto respaldado por la sentencia Número 27/2021 del Juzgado Contencioso-Administrativo número 30 de Madrid que invalidó una sanción de 100 euros por una infracción grave. El motivo: no existen dos fotografías de la infracción cometida.*

*La argumentación de la jueza se basa en que "la resolución sancionadora se dictó faltando requisitos legalmente previstos y esenciales que pudieran servir como prueba de cargo suficiente de la comisión de la infracción atribuida a la parte recurrente". Es decir, la sanción impuesta "se halla fundamentada en una sola fotografía, en la que aparece la matrícula del vehículo, pero sin que se complete con otra panorámica del mismo, que acreditaría, mediante el fotograma de dos momentos diferentes, la existencia de una unidad del acto infractor y que permitiría poder descartar la posible actuación del vehículo que, circulando en paralelo, hubiera activado el cinemómetro". Debemos tener en cuenta que la Orden ITC/3699/2006 ha sido derogada por la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre.*

<sup>2470</sup> *Debiera redactarse de otra forma. Sería más apropiado decir que es competencia del Director del centro Estrada. Es una falacia decir que "podrán delegar" cuando esa competencia la han delegado todos los Jefes Provinciales de Tráfico.*

<sup>2471</sup> *Orden INT/2035/2007, de 2 de julio, por la que se crea el Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (BOE núm. 164, de 10 de julio).*

**detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes<sup>2472</sup> que permitan la identificación del vehículo<sup>2473</sup>.**

**Los órganos de las diferentes Administraciones Públicas<sup>2474</sup> podrán delegar el ejercicio de sus competencias sancionadoras mediante convenios o encomiendas de gestión o a través de cualesquiera<sup>2475</sup> otros instrumentos de colaboración previstos en la normativa de procedimiento administrativo común<sup>2476</sup>.**

- 3. En las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, serán competentes para sancionar los órganos previstos en la normativa autonómica<sup>2477</sup>.**
- 4. La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas<sup>2478</sup> corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable.**

Quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones a los preceptos del **título IV**,<sup>2479</sup> incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio<sup>2480</sup>.

<sup>2472</sup> Entre estos medios están las cámaras de fotos asociadas a radares y las fotos tomadas desde helicópteros. Esas fotos permiten identificar a los vehículos que circulan con exceso de velocidad o incumplen la señalización (por ej. circular por encima de una línea continua, no llevar puesto el cinturón de seguridad, etc.) por lo que podrían tramitarse dos o más denuncias a la vez, que serían autónomas.

<sup>2473</sup> En Estados Unidos la Sexta Enmienda de la Constitución da derecho al acusado a carearse con los testigos en su contra. Por ello es muy polémica la instalación de cámaras automáticas ya que muchas personas, entre ellos jueces y abogados señalan que allí no pueden sancionar a un conductor por un exceso de velocidad captado por una cámara automática al no poder confrontar al acusado con quien le acusa.

<sup>2474</sup> Un Ayuntamiento puede, por ejemplo, delegar en la Diputación la facultad de recaudar al amparo del art. 7.1 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por RD Leg. 2/2004, de 5 de marzo, donde se prevé que: "las entidades locales podrán delegar en la comunidad autónoma o en otras entidades locales en cuyo territorio estén integradas, las facultades de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los ingresos de derecho público que les correspondan" y ahora este apartado del TRLTSV les permite delegar también la imposición de sanciones por las infracciones cometidas en su término municipal en materia de seguridad vial. Pero como generalmente la denuncia ha partido de un agente municipal que en muchos casos tendrá que dar fe para responder alegaciones o recursos, es por lo que hay que ser muy cuidadosos en cómo se instrumenta esa delegación.

<sup>2475</sup> "Cualesquiera" va detrás de "otros instrumentos".

<sup>2476</sup> Ley de Régimen Jurídico del Sector Público (Ley 40/2015, artículos 8 al 14).

<sup>2477</sup> Están transferidas las competencias de tráfico a Euskadi, Cataluña y en menor grado a Navarra.

<sup>2478</sup> Recordemos que el Anexo I de la ley exige que para que una vía sea considerada urbana debe ser pública y ese es el criterio de algunos órganos judiciales. Así, la Sección 1ª de lo Contencioso-Administrativo de Barcelona, en sentencia 25/2016, en el caso de una sanción municipal a un conductor que había ocupado una plaza de discapacitado en un centro comercial sin colocar la tarjeta municipal que acreditase esa condición personal, declara que el ayuntamiento es manifiestamente incompetente para sancionar en esas vías, por falta de potestad administrativa y por ello declara la sanción nula de pleno derecho.

Ello no le impide al juez añadir: "sin perjuicio de las potestades y los derechos que, sin duda, le corresponden al titular de dichas instalaciones privadas para garantizar el efectivo cumplimiento por terceros de dichas normas de buen uso y funcionamiento en sus relaciones interprivatos y, a su vez, sin perjuicio tampoco de las responsabilidades de todo orden, incluso por las eventuales responsabilidades patrimoniales extracontractuales, que pudieran corresponder a los usuarios de tales instalaciones por el uso indebido e incorrecto de las mismas", con lo cual le está diciendo al titular del centro comercial que acuda a otras normas que no sean la Ley de Tráfico, como por ejemplo la legislación civil y en casos muy concretos la penal.

<sup>2479</sup> El Título IV se ocupa de las autorizaciones administrativas. El Jefe Provincial de Tráfico siempre es competente para la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducción y del permiso de circulación, independientemente de donde haya tenido lugar la infracción, es decir, tanto en vías urbanas como interurbanas.

<sup>2480</sup> En cuanto a la potestad para imponer las sanciones en el ámbito local, el artículo 84.4 atribuye expresamente dicha competencia a los Alcaldes al disponer que "la sanción por infracción a normas de circulación cometidas en

**Los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas** que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, **asumirán la competencia de los Alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales<sup>2481</sup>, no pueda ser ejercida por éstos.**

*vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes ...". El concepto de vía urbana aquí es esencial ya que delimita el ámbito en que los Alcaldes pueden ejercer válidamente su potestad sancionadora.*

*Esta amplia regla atributiva de competencias en favor de los Alcaldes enseguida es matizada por el propio TRLTSV. Así, excluye de la competencia municipal (art. 84.4) las infracciones que se cometan contra el título IV de la Ley (De las autorizaciones administrativas), así como las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio.*

*Tampoco en las travesías corresponde, siempre y en todo caso, la competencia para sancionar las infracciones de tráfico a los Alcaldes, sino tan sólo cuando tales vías presenten "características exclusivas de vías urbanas". Es decir, cuando el tráfico de la travesía (vía interurbana que discurre por suelo urbano) sea mayoritariamente urbano y cuando exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de servicio.*

*Cabe traer a colación finalmente el artículo 113 del TRLTSV, que establece que la autoridad que hubiera impuesto una sanción grave o muy grave y la detracción de puntos, tiene la obligación de comunicarlo al Registro de Conductores e Infractores en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza en vía administrativa.*

**Orden del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") de 23 de julio de 2001** (BOE núm. 182, de 31 de julio), por la que se regula la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado.

**Orden FOM/3426/2005, de 27 de octubre, por la que se fijan condiciones especiales** para la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 264, de 4 de noviembre).

**Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de Carreteras** (BOE núm. 234, de 30 de setiembre), la cual, en su artículo 49) -Entregas a los ayuntamientos de tramos urbanos de carreteras", establece: "1. Las carreteras del Estado o tramos determinados de ellas se entregarán a los ayuntamientos respectivos en el momento que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del ayuntamiento o del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular del citado departamento cuando existiere acuerdo entre el órgano cedente y cesionario. 2. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales carreteras o tramos de ellas".

*Por otra parte, la **Disposición Transitoria primera** –Delimitación de tramos urbanos-, establece que "En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta que no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior". (Entró en vigor el 01.10.2015).*

<sup>2481</sup> *Por ejemplo, una infracción de estacionamiento en un municipio que carezca de agentes de tráfico puede ser denunciada por la Guardia Civil o, dependiendo de la comunidad autónoma, por los Mozos de Escuadra, por la Ertzaintza o por la Policía Foral.*

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

*En cualquier caso, no parece que esta cesión de competencias sancionadoras sea muy frecuente, ya que el Diario digital "Ideal" en su edición para "Adra" en Almería, informa el 06.01.2020 que: "A través de un acuerdo pionero establecido entre el Ayuntamiento de Alcolea y el Ministerio del Interior, la Dirección General de Tráfico asume la competencia sancionadora en materia de seguridad vial, también en tramos urbanos (de este último municipio). De esta forma, se evita que las infracciones por no respetar vados, zonas de aparcamiento o límites de velocidad caigan en saco roto".*

5. La competencia para sancionar las infracciones a que se refiere el artículo 52<sup>2482</sup> corresponderá, en todo caso, al **Director General de Tráfico o al órgano que tenga atribuida la competencia en las comunidades autónomas** que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, limitada al ámbito territorial de la comunidad autónoma.
6. **En las Ciudades de Ceuta y Melilla, las competencias** que en los apartados anteriores se atribuyen a los Jefes Provinciales de Tráfico, **corresponderán a los Jefes Locales de Tráfico.**

#### **Artículo 85. Actuaciones administrativas y jurisdiccionales penales**<sup>2483</sup>.

1. **Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio**<sup>2484</sup>, **la autoridad administrativa lo**

---

*Alcolea es el primer municipio de Almería que consigue hacer efectiva esta solicitud. Podría sentar precedente en otros municipios cercanos sin Policía Local. Las infracciones serán denunciadas por la Guardia Civil y sancionadas por la Jefatura Provincial de Tráfico de Almería.*

*La cesión de esta competencia puede ser temporal. El diario "La Opinión" de Zamora, publicó el 11.02.2019, que, en la localidad de Toro, el ayuntamiento había solicitado la cesión temporal de las competencias sancionadoras en materia de tráfico, debido a la jubilación de la mitad de la plantilla de la policía local y que la cesión fue aceptada por la Jefatura Provincial de Tráfico mientras no se cubriesen las plazas de policías locales.*

*La cesión se concreta mediante una resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico en la que ésta asume las competencias sancionadoras en materia de tráfico, a petición del Alcalde. Esta resolución se publicaba en el Boletín Oficial de la Provincia, pero ha pasado a publicarse en el BOE. Normalmente la aceptación de la competencia es temporal y se dan casos en que incluso tiene horario semanal, por ejemplo, por las noches.*

*Véase, por ejemplo, el núm. 273 de 27.11.2015 del Boletín Oficial de la Provincia de Lugo, en el que la Jefatura Provincial de Tráfico asume las competencias sancionadoras del ayuntamiento de Rábade.*

<sup>2482</sup> *En materia de publicidad.*

<sup>2483</sup> *Aunque nuestra Constitución no consagra de manera explícita en ninguno de sus artículos el principio "non bis in ídem", el Tribunal Constitucional, en una línea jurisprudencial que arranca con la Sentencia 2/1981, de 30 de enero, ha reconocido que "si bien no se encuentra recogido expresamente en los artículos 14 a 30 de la Constitución va íntimamente unido a los principios de legalidad y tipicidad de las infracciones recogidos principalmente en el artículo 25 de la misma y por tanto participa de la naturaleza de derecho fundamental".*

*A pesar del silencio de la Constitución, la legislación administrativa sí que ha reconocido el principio "non bis in ídem". El artículo 77.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece: "En los procedimientos de carácter sancionador, los hechos declarados probados por resoluciones judiciales penales firmes vincularán a las Administraciones Públicas respecto de los procedimientos sancionadores que substancien".*

*El "non bis in ídem" implica prohibir al Estado que utilice su derecho a castigar doblemente, tanto en el ámbito de las sanciones penales como en el de las administrativas y proscribire la compatibilidad entre penas y sanciones administrativas en aquellos casos en los que se constate, de forma precisa, que concurre "la identidad de sujeto, hecho y fundamento".*

*Y aunque aplicable sólo a los delitos no debemos dejar de mencionar la ratificación por parte de España del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, hecho en Nueva York el 19 de diciembre de 1966, (BOE» núm. 103, de 30 de abril de 1977). En su art. 14.7, se establece: "Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un delito por el cual haya sido ya condenado o absuelto por una sentencia firme de acuerdo con la ley y el procedimiento penal de cada país".*

<sup>2484</sup> *Todo ilícito penal en materia de seguridad vial parte, como mínimo, de una infracción administrativa; pero no a la inversa. De ahí que este art. 85 establezca la suspensión de las actuaciones del procedimiento administrativo sancionador cuando se ponga de manifiesto un hecho con apariencia de delito perseguible de oficio, admitiendo, por ende, la primacía del Derecho penal sobre el administrativo.*

*La Instrucción 2015/S-137 de la DGT, de 29 de abril, indica: "En los casos en los que los Agentes de la autoridad, realizadas las correspondientes pruebas, estimen que procede imputación por posible delito contra la seguridad vial tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal, además de las actuaciones procesales correspondientes, deberán cumplimentar un boletín de denuncia, a los exclusivos efectos de registrar dicha actuación y de que los*

**pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal**, por si procede el ejercicio de la acción penal y acordará la suspensión de las actuaciones<sup>2485</sup>.

2. **Concluido el proceso penal con sentencia condenatoria se archivará el procedimiento sancionador** sin declaración de responsabilidad.
3. **Si la sentencia es absolutoria o el procedimiento penal finaliza con otra resolución que le ponga fin sin declaración de responsabilidad, y siempre que la misma no estuviera fundada en la inexistencia del hecho, se podrá iniciar o continuar el procedimiento sancionador** contra quien haya sido condenado en vía penal.

**La resolución que se dicte deberá respetar, en todo caso, la declaración de hechos probados en dicho procedimiento penal.**

---

*Instructores pertenecientes a las Unidades de Sanciones de las respectivas Jefaturas Provinciales de Tráfico puedan llevar un adecuado seguimiento del resultado de la posteriores actuaciones del orden jurisdiccional penal". El boletín de denuncia deberá contener la anotación "Se instruyen diligencias penales número... entregadas/remitidas al Juzgado de Instrucción número ... de (se especificará número y localidad del Juzgado), y no se entregará al interesado, sino que se remitirá a la Jefatura de Tráfico. En la Unidad de Sanciones se dará de alta el número del expediente correspondiente a dicho boletín, a los meros efectos de registro del mismo, y se anotará en la aplicación informática correspondiente la leyenda "ENVIADO A JUZGADO"*

<sup>2485</sup> El principio "non bis in ídem" (STC 2/2003, de 16 de enero), declara la preferencia de la autoridad judicial penal sobre la administración sancionadora y la sujeción de ésta a los hechos declarados probados por el Juez o el Tribunal del orden penal.

## Artículo 86.<sup>2486</sup> Incoación<sup>2487</sup>.

<sup>2486</sup> El artículo 86 de la Ley de Seguridad Vial recoge los aspectos relativos a la incoación del expediente, si bien, cuando acudimos a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre) en la misma se señala que los procedimientos de naturaleza sancionadora se iniciarán siempre de oficio por acuerdo del órgano competente y establecerán la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, que se encomendará a órganos distintos, considerándose que un órgano es competente para iniciar el procedimiento cuando así lo determinen las normas reguladoras del mismo y en ningún caso se podrá imponer una sanción sin que se haya tramitado el oportuno procedimiento. Para la instrucción de dicho procedimiento se establecen distintas formas de incoación, que están recogidas en el artículo 58 y ss. de la mencionada Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. (PACA)

Hay que acudir al citado artículo 58 y siguientes, para estudiar con más detalle la iniciación del procedimiento por "iniciativa propia" del órgano competente, o como consecuencia de "orden superior" o a causa de "petición razonada" de otros órganos o "denuncia" entendiéndose por:

**Iniciativa propia (art. 59):** La actuación derivada del conocimiento directo o indirecto de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento por el órgano que tiene atribuida la competencia de iniciación.

**Orden superior (art. 60):** La emitida por un órgano administrativo superior jerárquico del competente para la iniciación del procedimiento. En los procedimientos de naturaleza sancionadora, la orden expresará, en la medida de lo posible, la persona o personas presuntamente responsables; las conductas o hechos que pudieran constituir infracción administrativa y su tipificación; así como el lugar, la fecha, fechas o período de tiempo continuado en que los hechos se produjeron.

**Petición razonada (art. 61):** La propuesta de iniciación del procedimiento formulada por cualquier órgano administrativo que no tiene competencia para iniciar el procedimiento y que ha tenido conocimiento de las circunstancias, conductas o hechos objeto del procedimiento, bien ocasionalmente o bien por tener atribuidas funciones de inspección, averiguación o investigación. La petición no vincula al órgano competente para iniciar el procedimiento, si bien deberá comunicar al órgano que la hubiera formulado los motivos por los que, en su caso, no procede la iniciación. No obstante, cuando se haya presentado una denuncia, se deberá comunicar al denunciante la iniciación o no del procedimiento cuando la denuncia vaya acompañada de una solicitud de iniciación.

**Denuncia (art. 62):** El acto por el que cualquier persona, en cumplimiento o no de una obligación legal, pone en conocimiento de un órgano administrativo la existencia de un determinado hecho que pudiera justificar la iniciación de oficio de un procedimiento administrativo. Las denuncias deberán expresar la identidad de la persona o personas que las presentan y el relato de los hechos que se ponen en conocimiento de la Administración. Cuando dichos hechos pudieran constituir una infracción administrativa, recogerán la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables. La presentación de una denuncia no confiere, por sí sola, la condición de interesado en el procedimiento.

Eso implica que un agente, al no tener la condición de interesado, no va a ser notificado de la resolución que resulte de una denuncia puesta por él.

<sup>2487</sup> Llama la atención que en toda la ley sólo se encuentran dos referencias a las lenguas oficiales existentes en España, en el artículo 56 dedicado al idioma de las señales y en la disposición adicional cuarta donde indica que en aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán además de en castellano en dicha lengua.

En la incoación del procedimiento no se cita el derecho a utilizar por parte de los interesados, uno de los idiomas oficiales en aquellas comunidades autónomas que lo tengan reconocido en sus estatutos, a lo largo de la tramitación del expediente.

Si un usuario de la vía es sancionado y reside en una de esas comunidades autónomas y la comunicación no le llega en castellano puede pedir que le llegue en ese idioma ya que no está obligado a conocer otro. Recordemos que en la Constitución sólo se exige -en su artículo 3- la obligación de todos los españoles de conocer el castellano. Ningún estatuto de autonomía obliga a conocer otro idioma oficial distinto del castellano. El convenio europeo de derechos humanos, ratificado por España el 04.10.1979, señala en su artículo 6, que todo acusado tiene derecho a ser informado, en el más breve plazo, en una lengua que comprenda y de manera detallada, de la naturaleza y de la causa de la acusación formulada contra él.

Algún juez ha anulado una sanción porque estando su contenido en el idioma propio de la comunidad, el afectado presentó las alegaciones en castellano y la administración sancionadora siguió contestando en el otro idioma oficial de su comunidad y no en castellano.

Lo que vulnera la legalidad no es dirigirse al ciudadano en la lengua propia de la comunidad, sino imponer ésta cuando el ciudadano ha elegido libremente la lengua castellana.

1. El procedimiento sancionador se incoará de oficio por la autoridad competente que tenga noticia de los hechos que puedan constituir **infracciones** tipificadas en esta ley, por **iniciativa propia o mediante denuncia de los agentes**<sup>2488</sup> de la autoridad encargados de

---

*Una legislación que por otra parte también prevé que una persona sancionada en castellano pueda, en una de esas comunidades, solicitar que el procedimiento se siga en el idioma propio de aquella.*

<sup>2488</sup> *En los supuestos en los que la infracción por no detenerse ante una señal de peaje o negarse a pagar el peaje sea constatada por Agentes de la Autoridad, la denuncia será formulada por éstos directamente.*

la vigilancia de tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas o de cualquier<sup>2489</sup> persona<sup>2490</sup> que tenga conocimiento<sup>2491</sup> de los hechos<sup>2492</sup>.

<sup>2489</sup> *Cualquier persona puede denunciar una infracción a la Ley o a sus Reglamentos (Art. 4.2 y 7a del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico), pero no se constituye en parte interesada en el procedimiento que pudiera seguirse ni le convierte en titular de ningún derecho subjetivo y la denuncia debe entenderse como un acto de colaboración de un particular con los poderes públicos.*

*El 08 de agosto de 2015 el periódico digital "El Confidencial" informa que solicitó datos al Portal de Transparencia para conocer las denuncias voluntarias en España y la DGT informó que gracias a la colaboración ciudadana se contabilizan más de 22.500 sanciones firmes entre los años 2008 y 2014 en toda España, excepto Cataluña y el País Vasco.*

*Si una persona observa una conducción irregular puede llamar a los agentes de tráfico identificando al vehículo y si una patrulla consigue localizarlo, lo normal es que lo pare, compruebe la documentación, efectúe pruebas de alcoholemia etc. y actúe en consecuencia. Si dicha patrulla antes de pararlo hubiera observado alguna infracción, lo denunciará.*

*Si el denunciante quiere hacer la denuncia personalmente tiene que **identificar el vehículo** y al conductor en caso de conocerlo, detallar el hecho denunciado y hacer constar su profesión y domicilio presentando la denuncia ante la Jefatura de Tráfico o en el ayuntamiento correspondiente o bien comunicará el hecho denunciado a los agentes de tráfico, quienes completarán el boletín de denuncia correspondiente, poniendo en el apartado "denunciante" los datos del ciudadano denunciador.*

*Muchas denuncias no se producen o son sobreesididas porque casi nadie quiere dar sus datos ya que la otra parte tiene derecho a acceder a ellos y además la infracción debe ser demostrada de alguna forma, bien con testigos, con grabaciones de video, etc., ya que el denunciante no tiene presunción de veracidad.*

*Los requisitos que deberán contener las denuncias voluntarias están contenidos en los artículos 5 y 7 del Reglamento sancionador en materia de tráfico y se circunscriben a la obligación de hacer constar en las mismas el nombre, profesión y domicilio del denunciante, circunstancia ésta que, ha motivado en algunos casos, quejas, dudas e incluso rechazo en los vigilantes de la ORA, aunque resulta imprescindible cumplir con este requisito formal, sin que ello suponga vulneración a los derechos fundamentales al honor, intimidad personal y familiar, y a la propia imagen, tal y como se pronunció la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco en su sentencia del 30 de noviembre de 1999, la cual textualmente afirma que los datos exigidos a esos vigilantes en Bilbao a la hora de formalizar las denuncias como denunciadores particulares no vulneran su derecho a la intimidad, siendo de destacar, por un lado, que los requisitos exigidos reglamentariamente les han sido minorados al fijarse como domicilio el de la empresa y, por otro, que las denuncias formuladas con anterioridad eran anuladas judicialmente por ser disconformes con el ordenamiento jurídico.*

*La LECrim, tras su reforma por la Ley Orgánica 13/2015, de 5 de octubre, en materia de garantías procesales y medidas de investigación tecnológica, regula la captación de imágenes en lugares o espacios públicos, disponiendo en su art. 588 quinquies a) que "La Policía Judicial podrá obtener y grabar por cualquier medio técnico imágenes de la persona investigada cuando se encuentre en un lugar o espacio público, si ello fuera necesario para facilitar su identificación, para localizar los instrumentos o efectos del delito u obtener datos relevantes para el esclarecimiento de los hechos". En cualquier caso, las grabaciones tendrán carácter complementario al testimonio de los agentes y están pensadas para cuando se cometa un delito contra la seguridad vial y no una infracción administrativa.*

<sup>2490</sup> **Si se tratase de un delito contra la seguridad vial, por lo tanto, fuera del ámbito del TRLTSV, incluso los menores de edad podrían actuar como testigos.** De conformidad con lo dispuesto en los artículos 259 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, artículos 2 y 9 de la Ley Orgánica 1/1996, de protección jurídica del menor; artículo 21, apartados a), b) y c) de la Ley 4/2015, del Estatuto de la víctima del delito; y en sintonía con las conclusiones del informe del Defensor del Pueblo: "La escucha del menor, víctima o testigo", de mayo de 2015, cabe señalar que:

**a. Los menores de edad víctimas o testigos del delito ostentan legitimación para interponer denuncia ante los agentes policiales sin necesidad de la presencia de quienes ejerzan su patria potestad o tutela.**

**b. Cuando denuncien sin la presencia de sus representantes legales, los agentes que la reciban podrán poner la denuncia en conocimiento de aquellos, considerando el propio interés del menor, y también, si se aprecia una posible situación de desamparo, en conocimiento del Fiscal.**

<sup>2491</sup> *Si la infracción la cometiese un agente de la autoridad, otro agente que la observase estaría obligado a denunciarle y también podría ser denunciado por un particular, aunque en este caso la denuncia sería voluntaria y no daría fe. También un agente de la autoridad puede denunciar a la propia autoridad tal como se puede leer en "La Voz de Galicia" de fecha 20.10.2016 donde se informa que la policía local de A Pobra do Caramiñal (A Coruña) denunció al alcalde por carecer de seguro en su vehículo particular. Recordemos que el TRLTSV, en su artículo 87.1 dice textualmente: "Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio*

2. No obstante, la denuncia formulada por los agentes de la autoridad<sup>2493</sup> encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas<sup>2494</sup>, y notificada en el acto al denunciado, constituye el acto de iniciación del procedimiento sancionador, a todos los efectos<sup>2495</sup>.

## Artículo 87. Denuncias.

---

de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza”, así como también viene establecido en el RD 320/1994, por el que se aprueba el RPSMT, en su artículo 4. Denuncias de carácter obligatorio y voluntario: “Los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial”.

El TRLTSV y el procedimiento sancionador en materia de tráfico debiera prever una forma especial de instrucción del procedimiento en el caso de las denuncias por infracciones cometidas por la propia autoridad.

<sup>2492</sup> La acreditación de la infracción que se produce por no detenerse ante una señal de peaje o negarse a pagar el peaje de la autopista se produce mediante la denuncia formulada por el empleado de la entidad concesionaria de la autopista, recogiendo los datos necesarios para que la misma pueda ser tramitada. Al acta de denuncia es muy recomendable que se acompañe prueba gráfica de la matrícula del vehículo con el que se ha cometido la infracción y también indicación de la identidad de otra persona que hubiera presenciado los hechos objeto de la denuncia y que pueda actuar como testigo.

<sup>2493</sup> Tienen consideración de agentes de la autoridad los agentes que figuran en la Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

<sup>2494</sup> Eso significa que la denuncia de un agente de la Guardia Civil que no desempeñe cometidos de tráfico tiene el carácter de voluntaria. Sería distinto si ese agente, que no pertenece a la ATGC, recibiese una orden de servicio indicándole que procediese a denunciar las infracciones de tráfico que observase durante el servicio ya que en ese caso sí daría fe de lo sucedido. Este matiz se puede ver en el artículo 6.2 del TRLTSV.

<sup>2495</sup> Hasta la reforma operada por la Ley 18/2009 la denuncia no ponía en marcha el procedimiento sancionador, sino que era necesario adoptar un acuerdo por parte del instructor. Tras la reforma de la LTSV, se configura la denuncia, no sólo como simple medio de puesta en conocimiento de un hecho susceptible de constituir una infracción a la legislación sobre tráfico, sino como un mecanismo que pone en marcha el procedimiento sancionador, en los términos que establece este artículo, cuando le atribuye este carácter de acto de iniciación. Y es que, a diferencia del procedimiento sancionador general, la articulación del procedimiento sancionador de tráfico introduce, en este artículo, como novedad tras dicha modificación, la de **atribuir a las denuncias formuladas por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas y que sean notificadas en el acto al denunciado, el carácter de acto de iniciación del procedimiento sancionador** a todos los efectos. De lo dispuesto se aprecia que, en aras al principio de celeridad, se subsumen en un único documento el acto de denuncia, el de iniciación del procedimiento, el acto resolutorio (en los supuestos del artículo 94.c) y el aviso del derecho del denunciado a la formulación del pliego de descargos.

No obstante, este carácter, ha de reunir una serie de requisitos para poder ser considerado iniciador del mecanismo procedimental. Estos requisitos vienen recogidos en el artículo 87.2), cuando habla de los elementos mínimos que han de constar en el boletín de denuncia.

1. Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas **deberán denunciar**<sup>2496</sup> las infracciones que observen<sup>2497</sup> **cuando ejerzan funciones de esa naturaleza**<sup>2498</sup>.

<sup>2496</sup> **Concepto de denuncia obligatoria y/o voluntaria.** La DGT en escrito de fecha 28 de junio de 2011, dirigido al Presidente de la Asociación Profesional de Policías -Centro Superior de Estudios Policiales-en respuesta a consulta formulada por dicha Asociación, dice (adaptado al RD 6/2015):

2. El artículo 87 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dice, "Los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas, **deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza**" y el 88 añade, "Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia, sin perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado".

3. A juicio de esta Dirección General, de acuerdo con los citados preceptos, sólo las denuncias formuladas por los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, durante la prestación del servicio y dentro del ámbito territorial en el que legalmente deban prestarlo, tienen la consideración de denuncias obligatorias dotadas de presunción de veracidad de naturaleza "iuris tantum", teniendo el resto de las denuncias el carácter de voluntarias.

4. El Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en su artículo 4 recoge la mencionada distinción entre denuncias obligatorias y voluntarias, estableciendo en los artículos 7 y 5 los requisitos y procedimiento para la formulación de estas últimas, regulación detallada y precisa sobre la que únicamente cabría añadir, que junto a su número de identificación, el agente deberá indicar en la denuncia la dirección postal de la Unidad administrativa a la que pertenece, con objeto de que se le puedan remitir, si procede, las alegaciones del denunciado para su informe, así como el resto de las comunicaciones que fueran necesarias.

Cuando la denuncia se haya formulado conforme a los citados preceptos y los hechos reflejados en ella sean constitutivos de infracción, la Autoridad competente incoará el correspondiente procedimiento sancionador, debiendo valorar finalmente el instructor si se han incorporado o no al expediente pruebas suficientes para desvirtuar la presunción de inocencia, formulando a continuación la propuesta de resolución que corresponda".

Por otra parte, el derecho del conductor a la copia del boletín de denuncia, lo encontramos en el derecho de acceso al procedimiento del art 105 de la CE, en la Ley 19/2013 de Transparencia y en la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común.

<sup>2497</sup> ¿Qué ocurre cuando el agente no observa directamente la infracción, pero tiene conocimiento de la misma? La Instrucción 02/S-60 de la DGT, de 2002, señala que la Guardia Civil cuando intervenga como consecuencia de un accidente de tráfico o **incidencia de otro orden** en la que intervengan vehículos que alteran la seguridad vial y no se remitan las actuaciones a la Autoridad Judicial, deben formular el correspondiente boletín de denuncia, **aunque no hubieran presenciado la comisión de los hechos** que puedan ser constitutivos de infracción, al que acompañarán los documentos que sirvan de base a la misma y que remitirán a la Jefatura de Tráfico correspondiente para la incoación del expediente sancionador que proceda; permitiéndose de esa manera restablecer la protección a la seguridad vial y al mismo tiempo dejar constancia de los antecedentes que se generen.

<sup>2498</sup> Es decir, tienen que estar de servicio y debidamente uniformados. Si no es así, sería una denuncia voluntaria.

**Es distinto si observan un delito contra la seguridad vial** ya que el artículo 5.4 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad establece, al ocuparse de la dedicación profesional, que: "Deberán llevar a cabo sus funciones con total dedicación, debiendo intervenir siempre, en cualquier tiempo y lugar, se hallaren o no de servicio, en defensa de la Ley y de la seguridad ciudadana".

Si la denuncia por una infracción administrativa la efectuase la policía nacional o la policía local en las vías en las que es competente la Guardia Civil, tendría la consideración de denuncia voluntaria. Si la Guardia Civil denuncia en una vía en la que no tiene competencias, también es una denuncia voluntaria. En ese caso la denuncia se debe remitir al Ayuntamiento para que allí se proceda a la incoación e instrucción del procedimiento sancionador, pues corresponde al Municipio tanto la instrucción como la resolución del expediente sancionador. (Juzgado Contencioso-administrativo Nº1 de Salamanca, S. 93/2007 de 14 de marzo, en virtud del recurso 10/61 del 2005). Cuando el ayuntamiento no tiene delegadas sus competencias en materia sancionadora en la Jefatura Provincial de Tráfico, eso implica que la denuncia de los integrantes de la ATGC es voluntaria con las consecuencias que ello conlleva.

2. En las denuncias<sup>2499</sup> por hechos de circulación<sup>2500</sup> deberá constar<sup>2501</sup>, en todo caso<sup>2502</sup>:

- a) La identificación del vehículo<sup>2503</sup> con el que se haya cometido la presunta infracción.
- b) La identidad del denunciado<sup>2504</sup>, si se conoce.
- c) Una descripción sucinta del hecho, con expresión del lugar o tramo, fecha y hora<sup>2505</sup>.

---

*También puede ocurrir, por ejemplo, que la guardia civil observe una infracción en carretera y al seguir al vehículo y obligar al conductor a detenerlo le entregue la notificación dentro del casco urbano y en ese caso la denuncia seguiría siendo por infracción en las vías de su competencia.*

*Normalmente si la GC o la PN observa una infracción en el casco urbano avisa a la PL para que extienda el boletín. En éste se pone el número profesional del agente que requiere que se curse la denuncia y se anota el cuerpo al que pertenece.*

*Es muy conveniente que la Junta Local de Seguridad establezca mecanismos de colaboración entre las distintas fuerzas de seguridad, en materia de tráfico, ya que las dudas sobre a quién corresponde actuar solo beneficia a los infractores. Véase el Real Decreto 1087/2010, de 3 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que regula las Juntas Locales de Seguridad (BOE núm. 229, de 21 de septiembre).*

<sup>2499</sup> *No es correcto decir “me multó un agente de tráfico”. Los Agentes de la Autoridad (Policías Locales, Autonómicas, Nacionales, Guardias Civiles y Policías Portuarios) realizan propuestas de sanción, al tiempo que sólo la Autoridad, en exclusiva, (y no sus agentes) puede sancionar o “multar”, es decir, imponer una multa pecuniaria como sanción.*

<sup>2500</sup> *El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor se ocupa en su art. 2 de los **“hechos de la circulación”** señalando: “1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, **se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”.***

<sup>2501</sup> *Forma parte del derecho del supuesto infractor a ser informado de la acusación. Figurarán hechos que se imputan y posibles sanciones con identificación del vehículo, identidad del denunciado si fuera conocida, descripción del hecho, lugar o tramo de la vía, fecha, hora, nombre y domicilio del denunciante o número de identificación si fuera agente de la autoridad.*

<sup>2502</sup> *Vemos que no exige que se ponga el número del artículo infringido de la Ley o de alguno de sus Reglamentos ya que como señala el artículo 9.1) que se ocupa de la tramitación de las denuncias en el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico (RD 320/1994): “Recibida la denuncia en la Jefatura de Tráfico o Alcaldía, se procederá a la calificación de los hechos y graduación de la multa o a la verificación de la calificación y multa consignadas en la misma por el agente denunciante, impulsándose la ulterior tramitación o proponiéndose por el órgano instructor a la autoridad competente la correspondiente resolución que declare la inexistencia de infracción en los casos de que los hechos denunciados no fuesen constitutivos de la misma, o la improcedencia de imponer sanción, en los supuestos en que no pueda identificarse a su autor”.*

*Así pues, es la Jefatura de Tráfico (u organismo similar en las CC AA con competencias transferidas) o la Alcaldía la que debiera poner el artículo infringido sino lo ha hecho el agente o corregirlo, si estuviese incorrecto. Tanto si no se hubiese anotado el artículo infringido como si no se hubiese indicado el motivo se produciría una situación de indefensión para el presunto infractor lo que puede dar lugar a la “nulidad absoluta” del procedimiento sancionador.*

<sup>2503</sup> *Para identificar el vehículo e individualizarlo se utilizan los caracteres de la matrícula. No obstante, en ocasiones la infracción cometida puede ser que el vehículo precisamente no lleve la matrícula, o que aun llevándola no cumpla con los requisitos de legibilidad por estar sucia o deteriorada o incluso esté falsificada e impida la identificación del vehículo. Además, también hay ciertos vehículos que no tienen la obligación de llevarla. En esos casos, se debe identificar el vehículo recurriendo a la marca, modelo, color, entre otros elementos diferenciadores.*

<sup>2504</sup> *En el boletín de denuncia tiene que figurar la identidad del denunciado cuando sea conocida. Por ello la denuncia es válida, aunque los datos del denunciado no estén expresados en la multa porque no se conozcan, pero, al contrario, no es válida cuando siendo la persona conocida e identificable no se encuentren reflejados sus datos en la denuncia. En cuanto a la identidad deberá exponerse el nombre, apellidos y domicilio del denunciado, así como los datos del permiso de conducir.*

<sup>2505</sup> *Con este requisito se hace referencia a que queden recogidos de forma clara y precisa en la denuncia el acto o actos ilícitos cometidos. La redacción minuciosa del lugar es un aspecto muy importante ya que, atendiendo a*

**d) El nombre, apellidos y domicilio del denunciante o, si es un agente de la autoridad<sup>2506</sup> o un empleado que sin tener esa condición realiza tareas de control de zonas de estacionamiento regulado, su número de identificación profesional aportado por la administración competente.**

**3. En las denuncias que los agentes de la autoridad notifiquen en el acto<sup>2507</sup> al denunciado<sup>2508</sup> deberá constar, además, a efectos de lo dispuesto en el artículo 86.1<sup>2509</sup>**

**a) La infracción presuntamente cometida, la sanción que pudiera corresponder y el número de puntos cuya pérdida lleve aparejada la infracción<sup>2510</sup>.**

---

*la visibilidad, y tipo de vía, entre otros aspectos, puede ser decisivo para la tipificación de la infracción. Otros hechos importantes serán la necesidad de detallar la nomenclatura oficial de la carretera, así como el punto kilométrico exacto, con el objetivo de aumentar la precisión de lo ocurrido. En el caso de ser una zona urbana se plasmará en la denuncia la denominación de la calle o plaza. Es relevante a efectos de la incoación del procedimiento sancionador, por ejemplo, en el tema de plazos, que quede bien reflejado el día y hora en el que se cometieron los hechos y por eso deben aparecer en la denuncia.*

<sup>2506</sup> *Se da el caso de que algunos ayuntamientos entregan a los guardias civiles destinados en su localidad sus propios boletines de denuncia, que estos agentes utilizan para denunciar infracciones de tráfico en el casco urbano. Hay que tener en cuenta que las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico y notificadas en el acto al denunciado se consideran actos de iniciación del procedimiento sancionador y dan valor probatorio tanto a las denuncias como a las notificaciones de tales agentes. Los guardias civiles, si no actúan en vías de su competencia, podrán presentar denuncias voluntarias por posibles infracciones en vías urbanas ante el Ayuntamiento a través del medio que estimen más conveniente, pero absteniéndose de notificárselas, como si de agentes de la Policía Local se tratara, directamente a los ciudadanos y firmadas por ellos. Estas denuncias no tendrán valor probatorio de presunción de veracidad. Podrán firmarlas con su número de identificación profesional.*

<sup>2507</sup> *En el Boletín de denuncia se incluirá la información de que si no hay pago ni alegaciones se concluirá el expediente.*

*Mediante Sentencia 3878/2004 de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo (rec. 49/2003) se establece que "la denuncia correctamente extendida y notificada al infractor supondrá el comienzo del plazo para el procedimiento sancionador -tal como se contempla en el artículo 10 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial-, y se asienta sobre la base de que ambas partes, Administración sancionadora y el sujeto responsable de la infracción, poseen a partir de ese momento los elementos y datos necesarios para el ejercicio de sus competencias y la defensa de sus intereses respectivamente. La Administración puede proceder al ejercicio de la potestad sancionadora en defensa de la seguridad vial y de los intereses generales asociados a la misma, puesto que tiene los datos necesarios para la instrucción del expediente, sin que haya razón alguna para que la iniciación del procedimiento quede diferida a un momento posterior a voluntad de la propia Administración. El infractor, por su parte, ha quedado notificado de la infracción supuestamente cometida y sabe que la Administración ha iniciado un expediente sancionador, por lo que queda excluida toda posible indefensión".*

<sup>2508</sup> *Al indicar que se debe notificar al denunciado eso implica que si se entrega el boletín a un conductor que no es el titular del vehículo y la denuncia es por carecer de documentación, la notificación no tendrá validez hasta que se envíe al domicilio del titular ya que quien comete la infracción en estos casos es el titular.*

<sup>2509</sup> *Se ocupa de la incoación del procedimiento.*

<sup>2510</sup> *La Sala Tercera, Sección 53 del Tribunal Supremo, en Sentencia STS 3714/2009, de 4 de junio de 2009, dictada en virtud de Recurso 25/2006, dice: "...la pérdida de puntos es una medida que tiene carácter materialmente sancionador. El que el descuento de los puntos no se haga efectivo sino cuando la sanción es firme no viene sino a confirmar la naturaleza sancionadora de la pérdida de puntos, pues es también después de la firmeza cuando se produce la anotación de sanción en el Registro de Conductores e infractores". Dicha Sentencia viene a hacer hincapié en la necesidad de notificar los puntos al señalar que "... aunque la norma reglamentaria no lo establece de forma expresa, es exigible que, durante la tramitación del procedimiento sancionador, el interesado quede cumplidamente informado de los puntos que podrá perder en caso de resultar sancionado; y, asimismo, es exigible que, al notificarse al interesado la resolución sancionadora, se le indique de forma clara la pérdida de puntos que llevará aparejada la sanción una vez que sea firme".*

- b) El órgano competente para imponer la sanción y la norma que le atribuye tal competencia<sup>2511</sup>.
- c) Si el denunciado procede al abono de la sanción en el acto deberá señalarse, además, la cantidad abonada y las consecuencias derivadas del pago de la sanción previstas en el artículo 94<sup>2512</sup>.
- d) En el caso de que no se proceda al abono en el acto de la sanción, deberá indicarse que dicha denuncia inicia el procedimiento sancionador<sup>2513</sup> y que dispone de un plazo de veinte días naturales<sup>2514</sup> para efectuar el pago, con la reducción y las consecuencias establecidas en el artículo 94<sup>2515</sup>, o para formular las alegaciones<sup>2516</sup> y proponer las pruebas que estime convenientes. En este caso, se indicarán los lugares, oficinas o dependencias donde puede presentarlas<sup>2517</sup>.

<sup>2511</sup> La determinación de quiénes son los órganos instructores nos la da el artículo 12.1) del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 95, de 21 de abril), cuando dice: "Los órganos competentes de las Jefaturas de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos -a los que hay que añadir los de las CC.AA. que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico- serán los instructores del expediente y deberán notificar las denuncias, si no se hubiere hecho por el denunciante, al presunto infractor, concediéndole un plazo de veinte días para que alegue cuanto considere conveniente a su defensa y proponga las pruebas que estime oportunas".

<sup>2512</sup> Ese artículo se ocupa del procedimiento sancionador abreviado que se traduce en una reducción del 50% del importe de la multa y en la renuncia a presentar alegaciones.

<sup>2513</sup> De esta forma se acelera mucho el procedimiento. Es curioso que en un tema tan cercano a tráfico como son los transportes terrestres, el artículo 146.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, establezca que "las denuncias formuladas por los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera, entregadas en el acto al denunciado, **constituirán la iniciación del procedimiento sancionador y la notificación de la denuncia, siempre que aquél pague voluntariamente la sanción en ese mismo momento**, teniendo este pago las mismas consecuencias que las establecidas en el procedimiento ordinario". Con lo cual si no se pagan en el mismo momento no inician el procedimiento sancionador.

<sup>2514</sup> Los días naturales, que incluyen domingos y festivos, evitan las confusiones que producen los días hábiles. Para acogerse al descuento del 50%, el pago debe hacerse en los 20 días siguientes a la notificación de la sanción (si se entrega en mano se considera ese como el momento de la notificación). Actuar de esta manera supone aceptar la responsabilidad de la conducta sancionada, pues impide cualquier tipo de recurso posterior.

En el caso de querer apelar la sanción, el plazo para hacerlo es el mismo, 20 días a partir de la notificación. La decisión de presentar alegaciones a la multa, supone rechazar el descuento por pronto pago.

<sup>2515</sup> Se ocupa del procedimiento sancionador abreviado.

<sup>2516</sup> Además de poder alegar si no se está de acuerdo sobre la infracción denunciada, también se puede reclamar cuando la denuncia esté incompleta o alguno de los datos que contenga sea incorrecto (fecha, lugar, matrícula, etc.). Sin embargo, cabe la posibilidad que la Administración subsane el defecto con posterioridad. También se puede alegar si se observa algún error en la tramitación del expediente por parte de la Administración, como por ejemplo en supuestos tales como la prescripción de la infracción, la caducidad del expediente o, por ejemplo, un error en las notificaciones practicadas, ya sea por el lugar donde se han notificado o la manera en que se han practicado.

<sup>2517</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 16.4), establece que "Los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones Públicas podrán presentarse: a) En el registro electrónico de la Administración u Organismo al que se dirijan, así como en los restantes registros electrónicos de cualquiera de los sujetos a los que se refiere el artículo 2.1; b) En las oficinas de Correos, en la forma que reglamentariamente se establezca; c) En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; d) En las oficinas de asistencia en materia de registros; e) En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes".

Dicho artículo en su apartado 2) determina: "Los asientos se anotarán respetando el orden temporal de recepción o salida de los documentos, e indicando la fecha del día en que se produzcan. Concluido el trámite de registro, los documentos serán cursados sin dilación a sus destinatarios y a las unidades administrativas correspondientes desde el registro en que hubieran sido recibidas".

- e) Si en el plazo señalado en el párrafo anterior<sup>2518</sup> no se han formulado alegaciones o no se ha abonado la multa<sup>2519</sup>, **se indicará que el procedimiento se tendrá por concluido el día siguiente a la finalización de dicho plazo**<sup>2520</sup>, conforme se establece en el artículo 95.4<sup>2521</sup>.
- f) **El domicilio**<sup>2522</sup> que, en su caso, indique el interesado a efectos de notificaciones. Este domicilio no se tendrá en cuenta si el denunciado tiene asignada una Dirección Electrónica Vial (DEV), ello sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos<sup>2523</sup>.

4. En el supuesto de infracciones que impliquen detracción de puntos<sup>2524</sup>, el agente denunciante tomará nota de los datos del permiso o de la licencia de conducción y los

<sup>2518</sup> Hubiera sido más práctico volver a repetir "veinte días naturales".

<sup>2519</sup> Ahora la Ley castiga la inactividad del infractor, produciéndose la terminación de oficio del procedimiento ante la ausencia de actuaciones del infractor. La inactividad solo provocará que comience contra el infractor el proceso de la vía ejecutiva. Se rompe el deber de dictar resolución expresa cuando el ciudadano ha optado por la inactividad.

Este procedimiento no se aplica a todas las infracciones. Solo es aplicable a las infracciones leves, graves que no detraigan puntos, y graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

<sup>2520</sup> Transcurrido el plazo anterior, la denuncia se convertirá, sin necesidad de dictar y notificar resolución sancionadora, en la resolución misma (denuncia-resolución o denuncia-sanción), de forma que al día siguiente a la finalización del plazo citado se entiende producido el acto resolutorio del procedimiento, poniéndose fin a la vía administrativa.

<sup>2521</sup> Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, esta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador. A este procedimiento la doctrina lo viene calificando como procedimiento sumario para diferenciarlo del abreviado y del ordinario.

<sup>2522</sup> De acuerdo con el art. 60 del TRLTSV sobre el domicilio y la Dirección Electrónica Vial (DEV), el domicilio de notificaciones será el que los interesados hayan expresamente indicado (incluida la Dirección Electrónica Vial) y, en su defecto, el que figure en el Registro de Conductores e Infractores y en el de Vehículos, respectivamente. Es, pues, aconsejable que si se modifica el domicilio se proceda al cambio de domicilio del permiso o licencia de conducir (Registro de Conductores e Infractores) y del permiso de circulación (Registro de Vehículos). También sería muy conveniente que el agente, si para el vehículo, solicite al conductor un domicilio de notificaciones que no anotará si coincide con el que figura en el registro de la Dirección General de Tráfico.

<sup>2523</sup> El art. 41 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sobre las condiciones generales para la práctica de las notificaciones, establece:

"1. **Las notificaciones se practicarán preferentemente por medios electrónicos** y, en todo caso, cuando el interesado resulte obligado a recibirlas por esta vía. No obstante, lo anterior, las Administraciones podrán practicar las notificaciones por medios no electrónicos en los siguientes supuestos:

a) Cuando la notificación se realice con ocasión de la comparecencia espontánea del interesado o su representante en las oficinas de asistencia en materia de registro y solicite la comunicación o notificación personal en ese momento.

b) Cuando para asegurar la eficacia de la actuación administrativa resulte necesario practicar la notificación por entrega directa de un empleado público de la Administración notificante".

A este respecto, debemos tener en cuenta la Resolución de la DGT de 11.03.2007, por la que se aprobó la sede electrónica del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

<sup>2524</sup> La Instrucción 2018/S-147 C-130 de la DGT, de 4 de julio de 2018, establece que es necesario en estos casos que se recaben por parte del agente denunciante, además de los datos de filiación (que deben incluir, al menos, nombre y apellidos, sexo, así como la fecha y lugar de nacimiento) y domicilio, los datos referentes a: número de permiso de conducción extranjero, país de expedición y fecha de validez consignada en el apartado 4b) del modelo unificado de permiso en la UE.

En la medida de lo posible se fotografiará el permiso y se remitirá la fotografía junto con el boletín de denuncia a la autoridad sancionadora.

Todo esto con el fin de que los titulares de permisos de conducción del Espacio Económico Europeo que residan en España, puedan ser anotados en el Registro de Conductores y se proceda al canje de oficio de su permiso de conducción.

remitirá al órgano sancionador competente que, cuando la sanción sea firme<sup>2525</sup> en vía administrativa, los comunicará juntamente con la sanción y la detracción de puntos correspondiente al Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

**5. Cuando el infractor<sup>2526</sup> no acredite su residencia legal<sup>2527</sup> en territorio español<sup>2528</sup>, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo<sup>2529</sup> e inmovilizarlo<sup>2530</sup> en el lugar indicado por el agente denunciante<sup>2531</sup>. El depósito<sup>2532</sup> podrá efectuarse mediante tarjeta de crédito<sup>2533</sup>, o en metálico en euros y, en todo caso, se tendrá en cuenta lo previsto en el artículo 94 respecto a la posibilidad de reducción del 50 por ciento de la multa inicialmente fijada<sup>2534</sup>.**

---

*Acordado el canje de oficio, se expedirá el permiso español. Recibida la notificación de la resolución del canje de oficio, el interesado dispone de un plazo de 30 días para acudir a la JPT y proceder al canje.*

*Una vez canjeado se le aplicará la normativa española sobre periodos de validez y revisiones psicotécnicas. En caso de pérdida de vigencia judicial, por condenas contra la seguridad vial superiores a 2 años, también tiene que hacer un curso de sensibilización y superar un examen en la JPT para poder volver a conducir.*

<sup>2525</sup> *Esta redacción da a entender que las sanciones siempre van acabar siendo firmes, por ello quedaría mejor si dijese: "que en los casos en los que la sanción adquiriera firmeza".*

<sup>2526</sup> *El infractor no tiene que ser siempre el conductor. Puede ser, por ejemplo, un pasajero que no lleva puesto el cinturón de seguridad.*

<sup>2527</sup> *La residencia legal, habilita al extranjero a permanecer en España precisamente como residente legal por motivos laborales (residencia y trabajo por cuenta ajena o cuenta propia) o no lucrativos (simple residencia), ya sea temporal (de 90 días hasta 5 años) o de forma indefinida como residente de larga duración.*

*La revista online AutoBild.es en su edición de 27.07.2014 reproduce unas manifestaciones del vicepresidente de la CE y titular europeo de Transporte, Siim Kallas, en las que afirma que las estadísticas europeas muestran que los conductores extranjeros son los responsables del 5 % de infracciones (llega hasta el 15 % en lo referente al exceso de velocidad).*

<sup>2528</sup> *Los españoles residentes en el extranjero pueden obtener allí el DNI y eso implica, al no figurar el domicilio, que el agente no sepa que no reside en nuestro país.*

<sup>2529</sup> *Al ser el conductor el encargado de trasladar el vehículo al lugar indicado por el agente y al permitir que el depósito pueda ser efectuado mediante tarjeta de crédito (siguiente apartado), se facilita sin duda la ejecución de esta medida.*

<sup>2530</sup> *Si el vehículo fuera utilizado en régimen de arrendamiento sin conductor, la inmovilización se sustituiría por la prohibición de uso, tal como establece el art. 104.7) del TRLTSV y recordemos que el art. 76.s) de la Ley, establece que es grave la conducción de un vehículo teniendo prohibido su uso.*

<sup>2531</sup> *Si una persona que no tiene residencia en España circula sin cinturón de seguridad y es denunciado, al ser el infractor, se le aplica este artículo y si no paga la multa en el acto o garantiza el pago, el vehículo será inmovilizado hasta que se cumpla lo anterior.*

*El legislador no pensó en un extranjero sin residencia legal en España que circula como pasajero en un taxi y va sin cinturón de seguridad. Si no garantiza el pago, quedaría el taxi inmovilizado lo que no tiene ningún sentido ya que el taxista no ha cometido ninguna infracción.*

<sup>2532</sup> *La fijación provisional de la cuantía de la multa y la posibilidad de inmovilización -caso de impago-, tan solo debe entenderse como aplicable a aquellos supuestos en que la denuncia tenga el carácter de obligatoria, es decir, formulada por agentes de la autoridad cuando presten servicio de vigilancia y control de la seguridad vial, y que, por lo tanto, de fe de los hechos denunciados, lo que no sucede cuando se trata de una denuncia voluntaria, contemplada en el art. 4.2 del Procedimiento Sancionador en materia de tráfico, a la cual la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, concede un valor muy reducido cuando es formulada por particulares, la cual sólo dará lugar a la iniciación del procedimiento sancionador cuando la Jefatura Provincial de Tráfico estime que existen fundamentos para ello.*

<sup>2533</sup> *Debiera haber dicho: "de crédito o de débito o por otro medio electrónico regulado reglamentariamente". Pensemos en que se está generalizando el pago a través del teléfono móvil.*

<sup>2534</sup> *La Instrucción 10/S-119, de la DGT de fecha 8 de junio de 2010, sobre "Aplicación del sistema del permiso por puntos a todos los titulares de permiso o licencia de conducción", establece:*

*"4. Actuación de los agentes cuando, con ocasión de la formulación de una denuncia, el conductor exhiba un permiso de conducción no expedido en España.*

6. En las denuncias por hechos ajenos a la circulación se especificarán todos los datos necesarios para su descripción

<sup>2535</sup> (Denuncia de infracciones concurrentes).

### Artículo 88. Valor probatorio de las denuncias de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas<sup>2536</sup>.

**Las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad<sup>2537</sup> encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas tendrán valor probatorio<sup>2538</sup>, salvo prueba en contrario, de los hechos denunciados<sup>2539</sup>, de la identidad de quienes los hubieran cometido y, en su caso, de la notificación de la denuncia<sup>2540</sup>, sin**

*Para que todo lo expuesto se pueda aplicar de manera conveniente, los agentes encargados de la vigilancia del tráfico que formulen una denuncia con ocasión de la comisión de una infracción que lleve aparejada pérdida de puntos, cuando procedan siempre que sea posible, a la detención e identificación del conductor, y éste exhiba un permiso de conducción que no ha sido expedido en España, deberán prestar especial atención a lo siguiente:*

**a) Identificación del conductor.** Debe realizarse una toma de datos lo más completa posible, tanto del conductor como del permiso que presente: filiación completa, domicilio, número del DNI o del NIE, si los tuviera, número del permiso de conducción, país de expedición, clases que posea, fecha de expedición y de caducidad, etc.

**b) Constatación de si es residente legal en España.** No bastará con la simple manifestación del interesado acerca de que es residente legal en España, sino que deberá acreditarlo. Si no lo acreditara, deberá depositar en el acto el importe de la sanción de multa y, de no hacerlo, se procederá a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87.5 de la LTSV: "Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, ... y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante".

<sup>2535</sup> Ha habido dudas en la DGT sobre el criterio a seguir. Hoy en día es partidaria, tal como se lo ha comunicado a la Guardia Civil, de que se denuncie sólo la "infracción más grave" cuando concurriendo una sucesión de hechos, necesarios unos para la comisión de otros o para que éstos se produzcan, en su conjunto han de ser valorados y objetivados en un solo tipo concreto, ya sea desde la perspectiva de las normas de tráfico o de las leyes penales.

<sup>2536</sup> Los funcionarios de las grandes ciudades, Ceuta y Melilla, asignados por el Pleno de la Corporación o por sus respectivas Asambleas, al ejercicio exclusivo de "ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación (art. 53.3 de la Ley Orgánica 2/1986, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad)", **tendrán la consideración de agentes de la autoridad**, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local, sin integrarse en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ...

La Ley 2/1986 no contempla un nombre específico para estos funcionarios ni prevé una formación adecuada para los mismos. Se está generalizando el nombre de "agentes de movilidad", aunque en otros lugares de otros países, como es en la Ciudad de México, se les denomina "personal de apoyo vial".

<sup>2537</sup> La presunción de certeza por parte de los agentes de la autoridad apareció en España con las Ordenanzas Generales de Montes de 22.12.1833 aunque tenía un carácter absoluto y no se admitía prueba en contrario.

<sup>2538</sup> Dan fe si presenciaron los hechos, pero eso no impide discutir el contenido de la denuncia ya que, como señala el artículo, se pueden presentar pruebas en contrario.

Lo cierto es que en el caso de las infracciones de tráfico no se aplica la presunción de inocencia del supuesto infractor sino la presunción de veracidad del agente denunciante.

<sup>2539</sup> Un agente puede denunciar una infracción **y no necesariamente da fe del hecho denunciado**, como sucede **cuando no estaba presente en el momento en el que ocurrió la infracción**. La Instrucción 02/S-60 de 2002, establece que, en caso de un accidente o incidente de tráfico con vehículos implicados y en caso de que no se remitan las actuaciones a la Autoridad Judicial, los agentes deben formular la denuncia correspondiente, aunque no hayan presenciado los hechos que puedan ser constitutivos de infracción, acompañando el boletín con los documentos que sirvan de base a la misma.

Por ello este artículo debiera aclarar que el valor probatorio de los hechos denunciados sólo tendrá lugar cuando los agentes observen la infracción cometida o de la investigación de lo sucedido se deduzca claramente quien debe ser denunciado.

<sup>2540</sup> La ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificó el antiguo artículo 76, que sólo otorgaba dicho valor probatorio respecto de los hechos denunciados. Extendió ese valor probatorio a la identidad del infractor y a la notificación de la denuncia, manteniéndose la obligación de aportar los elementos probatorios que sean necesarios para enervar el principio de presunción de inocencia.

**perjuicio del deber de aquéllos de aportar todos los elementos probatorios<sup>2541</sup> que sean posibles<sup>2542</sup> sobre el hecho denunciado<sup>2543</sup>.**

<sup>2544</sup> (Valor probatorio de las “cajas negras”).

## **Artículo 89. Notificación de la denuncia<sup>2545</sup>.**

### **1. Las denuncias se notificarán en el acto al denunciado<sup>2546</sup>.**

---

<sup>2541</sup> Dado el agente debe aportar todos los elementos probatorios, no se justifica hoy en día que no obtenga fotos en la que se aprecie la matrícula del vehículo y la infracción cometida, en los casos, por ejemplo, por mal estacionamiento. Conviene que una de las fotografías incluya la luna delantera del vehículo ya que algunos vehículos están exentos de cumplir ciertas normas de estacionamiento, como es el caso de los vehículos que transportan personas de movilidad reducida provistos de una tarjeta de estacionamiento válida. De esa forma se consigue desvirtuar la presunción de inocencia del infractor.

<sup>2542</sup> Las denuncias formuladas por los agentes de la Autoridad que ejerzan funciones de vigilancia y control del tráfico en su respectivo ámbito competencial tendrán el carácter de 'obligatorias', no teniendo dicho carácter cuando se ejerzan fuera de dicho ámbito.

En relación a los agentes de la ORA (estacionamiento regulado), y a tenor de lo que ha manifestado el Tribunal Supremo en dos sentencias (26.12.1998 y 20.12.2002), éstos no tienen la condición de agentes de la Autoridad, siendo necesaria (para otorgar la presunción de veracidad de las denuncias formuladas por ellos) la ratificación por un Agente de Policía Local.

Si el agente no presencia la infracción debe reseñar todos los elementos probatorios que existan sobre el hecho denunciado, de modo que se acredite de la forma más indubitada posible la comisión de la infracción, especificando que el denunciante no ha observado la misma y notificando la denuncia al infractor. De esta manera, a título de ejemplo, el hecho denunciado podría tener la siguiente redacción: "Conducir sin la diligencia y precaución necesarias. Infracción no observada por el denunciante, pero deducida de las huellas de derrape dejadas por el vehículo infractor. Se unen fotografías de las huellas. Se confecciona Formulario de Obtención de Datos.

Las fotografías o documentos probatorios que se acompañen serán firmados por el denunciante. Si las aclaraciones no caben en el espacio destinado al concepto de la denuncia, se continuará en un anexo al boletín de denuncia, haciéndolo constar en éste".

<sup>2543</sup> Cuando un ciudadano presenta alegaciones y el órgano instructor le pide informe de ratificación al agente, éste último debe comprobar que el contenido de su escrito de ratificación concuerda con los hechos descritos en la denuncia, ya que, de no ser así, la prueba practicada no es suficiente para destruir la presunción de inocencia, tal y como indica la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de La Rioja, de 9 de octubre de 1998.

<sup>2544</sup> El 09.07.2020 los medios de comunicación se hicieron eco de una sentencia del Juzgado Penal 27 de Barcelona que condenaba a 6 meses de prisión a un conductor implicado en un accidente. La condena se basó en los datos contenidos en un registrador "Event Data Recorder" (EDR) que equipaba a uno de los vehículos. Las informaciones registradas por este aparato revelaron que, en el momento del choque, uno de los vehículos circulaba a 34 km/h. A partir del análisis de los datos de velocidad del vehículo, freno, porcentaje de aceleración y régimen de vueltas del motor desde la activación del airbag se pudo calcular que el otro vehículo implicado iba a 137,8 km/h, es decir, casi 90 km/h por encima del límite legal en ciudad (para quienes superan en más de 60 km/h el límite permitido en vía urbana, el Código Penal establece cárcel de tres a seis meses, multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días).

<sup>2545</sup> La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modificó la Ley de Tráfico, en materia sancionadora, modificó la Ley General Tributaria para permitir la cesión de datos a las administraciones de tráfico para la mejora de las notificaciones.

<sup>2546</sup> **Según el artículo 6 del Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:** "Los correspondientes boletines de denuncia se extenderán por triplicado ejemplar. Uno de ellos quedará en poder del denunciante, el segundo se entregará al denunciado si fuera posible y el tercero se remitirá a la Jefatura de Tráfico o Alcaldía correspondiente. Los boletines serán firmados por el denunciante y el denunciado, sin que la firma de este último implique conformidad con los hechos que motivan la denuncia, sino únicamente con la recepción del ejemplar a él destinado. En el caso de que el denunciado se negase a firmar o no supiere hacerlo,

2. No obstante, la notificación podrá efectuarse en un momento posterior<sup>2547</sup> siempre que se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.<sup>2548</sup>
- b) Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado<sup>2549</sup>, cuando el conductor no esté presente<sup>2550</sup>.
- c) Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes<sup>2551</sup> que permitan la identificación del vehículo.

---

el denunciante así lo hará constar". Y este artículo debiera modificarse para incluir: "se negase a firmar, no supiese hacerlo o rehusase la entrega de la copia, el denunciante así lo hará constar".

Por su parte el art. 10 de ese mismo RD expresa: "Las denuncias formuladas por los agentes de la Autoridad sin parar a los denunciados no serán válidas a menos que consten en las mismas y se les notifique las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo".

<sup>2547</sup> En estos casos las denuncias serán notificadas por Correo o a través de la DEV:

**Al conductor:**

- La Jefatura Provincial de Tráfico instructora notificará la denuncia al conductor, aunque haya sido identificado en carretera, cuando falta o no es correcto, alguno de los datos que deben figurar en la misma.
- Si ha sido identificado por el titular.

**Al titular del vehículo:**

- El titular del vehículo tiene la obligación legal de comunicar los datos relativos al conductor en el momento de cometerse la infracción.
- En el caso de infracciones relativas a la documentación, estado de conservación y reconocimientos periódicos (ITV) y seguro.

<sup>2548</sup> Si los agentes de la autoridad paran al vehículo y no notifican en el acto la denuncia, pero presuntamente van a proceder a denunciar al infractor, el afectado puede hacer un escrito dirigido al Jefe Provincial de Tráfico de la provincia donde ocurrieron los hechos, explicando lo sucedido para que se le notifiquen la denuncia, y poder ejercer a partir de ese momento el derecho a la defensa, o pagar con descuento. Al no poder justificar la no notificación en el acto, la multa sería inválida.

<sup>2549</sup> A diferencia de lo que ocurre con los excesos de velocidad, una denuncia, por ejemplo, por estacionar en doble fila no tiene que ir acompañada de una foto que demuestre la infracción cometida salvo que una ordenanza municipal de tráfico disponga lo contrario.

<sup>2550</sup> Este es un aspecto importante porque a veces los agentes multan a un vehículo que está parado o estacionado sin comprobar que está el conductor dentro y en ese caso debemos tener en cuenta que estaban obligados a entregar el boletín de denuncia al conductor. En caso de que el conductor no estuviese y estuviese un pasajero, no valdría en ese caso la entrega al acompañante del boletín de denuncia al no considerarse el vehículo un domicilio.

<sup>2551</sup> Debiera incluir en la Ley o en el RGCir que uno de los medios de captación de imágenes son los helicópteros y pronto lo serán los drones. La captación automática de imágenes de los vehículos infractores puede dar lugar a situaciones surrealistas. El "Diari de Tarragona" en su edición del 15.10.2014 informa que se ha multado a un turismo que iba transportado en una grúa. Al parecer, la grúa iba con exceso de velocidad y la cámara asociada al radar fijo leyó la matrícula del turismo y no la de la grúa por lo que el titular del vehículo se llevó una sorpresa al recibir la multa, comunicando al periodista que, naturalmente, presentaría recurso contra la sanción impuesta. No debemos pensar sólo en las fotos de las cámaras asociadas a los radares que indican la velocidad instantánea del vehículo o en los sensores de los radares de tramo, ya que se van incorporando nuevas facilidades para denunciar por medio de videocámaras como es el caso del "foto-rojo" en los semáforos, la lectura de la matrícula para denunciar a su titular por carecer de seguro o de no cumplimiento con los plazos de la ITV o incluso por acceder a zonas restringidas en las ciudades por motivos de contaminación.

Una reciente modificación del "Codice della Strada" italiano permite que a partir del 03.06.2017 se puedan utilizar imágenes captadas por videocámaras para denunciar infracciones en las zonas de carga y descarga. Los agentes de tráfico no están obligados a colocar la multa en el parabrisas y la multa llega automáticamente al domicilio del titular.

**d) Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico<sup>2552</sup> y carezca de medios<sup>2553</sup> para proceder al seguimiento del vehículo<sup>2554</sup>.**

<sup>2552</sup> A veces se da el caso de que coinciden al mismo tiempo en el lugar de la infracción un agente de tráfico y un aparato captador de imágenes. El agente debe tratar de notificar al infractor y no dejar de denunciar con el pretexto de que la sanción le va a llegar de manera automática al infractor ya que, si se demostrase que podía haber notificado en el acto la denuncia y no lo hizo, ésta no sería válida.

<sup>2553</sup> Es muy raro que un agente no haya llegado en un vehículo oficial hasta el lugar donde está regulando el tráfico. Si un conductor no respeta sus indicaciones no lo podría denunciar ya que cuenta con medios (vehículo policial) para perseguirlo y no lo hace.

<sup>2554</sup> Dado que la tendencia de la Ley es a no parar al infractor, los conductores deberían recibir a la mayor brevedad posible la notificación ya que con el paso del tiempo aumentan las posibilidades de que se olviden si cometieron o no la infracción reflejada en la denuncia.

Imaginemos a un conductor que va a una velocidad anormalmente reducida porque observa restos de aceite en una carretera y es denunciado sin ser parado. ¿Cómo puede demostrar las razones por las que circulaba a esa velocidad, teniendo además en cuenta que la multa le va a llegar dentro de unos días?

En otros casos puede haber testigos de los motivos que justificaban circular a una velocidad inferior a la velocidad mínima pero el conductor, al no ser notificado, no trató en ese momento de tomar los datos de esos testigos y así nunca va a poder aportar su testimonio para deshacer la presunción de veracidad del agente denunciante o la que otorga la videocámara. También su propia declaración al agente en el momento de ser parado puede explicar los motivos de su conducta y esta explicación puede ser determinante.

El periódico digital se hizo eco el 16.11.2020 de una multa a un conductor almeriense por utilizar el teléfono móvil con la mano y en la denuncia se especificaba que fue detectado desde un camión camuflado y que no se había podido entregar en mano porque "no se disponían de medios de seguimiento del vehículo infractor", cuando debía figurar "porque el medio de seguimiento del vehículo infractor no era el adecuado".

En un Estado de derecho, como el nuestro, las personas tienen que poder conocer los motivos de la acusación para poder defenderse de los mismos con todos los medios, y por ello la notificación a posteriori de las denuncias debe de ser excepcional, y no convertirse en la forma cotidiana de informar al presunto infractor. En esos casos además se pierde la función de ejemplaridad que supone una denuncia cuando va asociado a una infracción recién cometida.

Está claro que esta reforma se hace para optimizar los costes de los procedimientos, cuyo aspecto positivo es que esos costes los abonamos entre todos, pero puede producir efectos perversos que se traduzcan en una merma de los derechos de los presuntos infractores.

Este apartado 2d) tiene su antecedente en un Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de noviembre de 2010 por medio del que se modificó la Ordenanza de Movilidad. Se introdujo una nueva causa para que la notificación de la denuncia se pudiera realizar en momento posterior a la comisión de la infracción: "que el agente denunciante se encuentre realizando labores de regulación del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor", circunstancia que, en ese momento, no se encontraba entre las previstas en el anterior art. 76 LTSV, careciendo, por tanto, de la necesaria cobertura legal, motivo por el cual, y habiendo sido impugnada por la asociación "Automovilistas Europeos Asociados" fue anulada por la Sentencia núm. 329/2012, de 8 de marzo de 2012, del Tribunal Superior de Justicia de Madrid -Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda.

El TRLTSV modificó ligeramente su contenido y ahora habla de que el agente esté realizando "**labores de vigilancia y control del tráfico**".

Respecto a la posibilidad de notificar las denuncias en un momento posterior al de la comisión del hecho constitutivo de la infracción, existe una línea jurisprudencial, que niega la posibilidad de que la Administración pueda acudir al mecanismo, que califica expresamente de "subsidiario", del artículo 89), si antes no se ha justificado debidamente el motivo de por qué no identificó al conductor en el momento de la infracción notificándole la denuncia (Sentencia del TSJ de Extremadura, de 24 de septiembre de 1998). Para lo que no sirve de justificación, por su abstracción, la simple mención a las "necesidades de tráfico" (STSJ del País Vasco, de 4 de febrero de 1999) por "estar ocupada la pareja con otro usuario" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 1 de junio de 1999) o, en fin, a encontrarse "la Fuerza en actuación preferente" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 22 de diciembre de 2000). Cuando esto sucede, "la omisión de tal requisito comporta la inexcusable consecuencia de nulidad de la denuncia efectuada" (SSTSJ de Navarra, de 24 de abril de 1995, de 27 de noviembre y de 11 de diciembre de 1998), Pues, "no cabe reputar como válida [la] denuncia formulada, habida cuenta que en ella no se hizo constar las causas concretas y específicas por las que no fue posible detener el vehículo" (STSJ de Castilla y León, Sala de Valladolid, de 8 de noviembre de 2005).

## Artículo 90. Práctica de la notificación de las denuncias.

**1. Las Administraciones con competencias sancionadoras en materia de tráfico notificarán las denuncias que no se entreguen en el acto y las demás notificaciones a que dé lugar el procedimiento sancionador en la Dirección Electrónica Vial<sup>2555</sup>(DEV).**

En el caso de que el denunciado no la tuviese, la notificación se efectuará en el domicilio que expresamente hubiese indicado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros<sup>2556</sup> del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico<sup>2557</sup>.

**2. La notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV)<sup>2558</sup> permitirá acreditar<sup>2559</sup> la fecha y hora en que se produzca la puesta a disposición del denunciado del acto objeto de notificación, así como el acceso a su contenido, momento a partir del cual la notificación se entenderá practicada a todos los efectos legales.**

Si existiendo constancia de la recepción de la notificación en la Dirección Electrónica Vial (DEV), transcurrieran diez días naturales sin que se acceda a su contenido, se entenderá que aquélla ha sido rechazada, salvo que de oficio o a instancia del destinatario se compruebe la imposibilidad técnica o material del acceso. El rechazo se hará constar en el procedimiento sancionador<sup>2560</sup>, especificándose las circunstancias del intento de notificación, y se tendrá por efectuado el trámite, continuándose el procedimiento.

---

<sup>2555</sup> Vemos como la tendencia es a sustituir el domicilio físico por un "domicilio virtual". Este último permite que no sólo se comuniquen procedimientos sancionadores sino otras comunicaciones de utilidad para los conductores (caducidad de permisos de conducción, revisiones en las estaciones ITV, etc.).

<sup>2556</sup> Debía haber dicho en el domicilio que figure en el Registro de Conductores o Infractores. Una persona puede poner un domicilio en un registro y otro diferente en otro.

<sup>2557</sup> Tenía que añadir: "o en otro domicilio del que tenga conocimiento la Administración con competencias sancionadoras en materia de tráfico".

Es llamativo que un ayuntamiento tenga que utilizar el domicilio que figura en los registros de la Jefatura Central de Tráfico para comunicar una sanción y que cuando ésta pase a la vía ejecutiva el ayuntamiento puede recurrir al padrón municipal para localizar el domicilio. Recordemos que normativa de tráfico obliga a comunicar el cambio de domicilio a efectos de tráfico y la normativa tributaria obliga a comunicar el cambio de domicilio fiscal.

Tal como establecen los artículos 15 y 16 de la LBRL y 53 a 55 del RPyDT (Reglamento de Población y Demarcación Territorial de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1690/1986, de 11 de julio) el Padrón Municipal de Habitantes es un registro administrativo donde constan las personas que residen habitualmente en el respectivo municipio. Registro en el que "toda persona que viva en España está obligada a inscribirse" (concretamente, en el del municipio en el que resida habitualmente).

<sup>2558</sup> **Un aviso.** Si la persona tiene una dirección electrónica vial se le **notifica** una vez a esa dirección y si en 10 días no se accede a su contenido se envía al Tablón Edictal único (BOE).

**Dos avisos.** Las personas que no dispongan de la dirección electrónica vial recibirán la notificación de denuncia por el método tradicional (a través de Correos). El infractor recibirá dos avisos de la denuncia. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación (art. 42.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

<sup>2559</sup> Este sistema de notificación es **un correo electrónico especial que permite verificar la fecha y hora de recepción con un fichero adjunto**, normalmente un PDF firmado electrónicamente por el emisor y que permite comprobar la autenticidad del receptor mediante la firma electrónica. Para poder recibir las multas de Tráfico, es **imprescindible contar con firma electrónica**.

<sup>2560</sup> Quedaría mejor si dijese "en el expediente sancionador".

**3. Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente éste en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona<sup>2561</sup> que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad<sup>2562</sup>.**

**Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado<sup>2563</sup>.**

---

<sup>2561</sup> *Da a entender que incluso un niño puede recibir la notificación. El TRLTSV se aparta de la Ley de Enjuiciamiento Criminal que en su artículo 71, respecto de las notificaciones judiciales, señala: "En la diligencia se anotará el día y hora de la entrega, y será firmada por la persona a quien ésta se hiciere y por el funcionario que practique la notificación.*

*Si la persona a quien se haga la entrega no supiere firmar, lo hará otra a su ruego; y si no quisiere, firmarán dos testigos buscados al efecto. Estos testigos no podrán negarse a serlo, bajo la multa de 25 a 100 pesetas".*

*Vemos que en el TRLTSV no se exige que sea funcionario quien practique la notificación y tampoco se ha contemplado la posibilidad de que el afectado no sepa firmar y estuviese solo. No deja de llamar la atención de que la LECrim se hable de multas en pesetas equivalentes a 15 céntimos de euro a pesar de haber sido reformada multitud de veces, publicándose la última revisión el 06.10.2015.*

<sup>2562</sup> *El artículo 42.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, respecto a la práctica de las notificaciones en papel, establece: "Cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado, de no hallarse presente este en el momento de entregarse la notificación, podrá hacerse cargo de la misma **cualquier persona mayor de catorce años** que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes. En caso de que el primer intento de notificación se haya realizado antes de las quince horas, el segundo intento deberá realizarse después de las quince horas y viceversa, dejando en todo caso al menos un margen de diferencia de tres horas entre ambos intentos de notificación. Si el segundo intento también resultara infructuoso, se procederá en la forma prevista en el artículo 44".*

*Según dicho artículo, "Cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, se ignore el lugar de la notificación o bien, intentada esta, no se hubiese podido practicar, la notificación se hará por medio de un anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado". Las Administraciones Públicas podrán establecer otras formas de notificación complementarias a través de los restantes medios de difusión, que no excluirán la obligación de publicar el correspondiente anuncio en el "Boletín Oficial del Estado".*

<sup>2563</sup> *La notificación edictal debe limitarse a casos muy excepcionales tal como ha señalado el Tribunal Constitucional, teniendo en cuenta que casi todo el mundo está empadronado y figura un domicilio en algún registro público.*

*En noviembre de 2008 una sentencia del Tribunal Constitucional anulaba una sanción del Ayuntamiento de Granada a un conductor porque la carta no le fue remitida a su domicilio real. En esta sentencia y en otras anteriores que afectaron a otros ayuntamientos españoles, el Alto Tribunal en sentencia 128/2008, de 27 de octubre (BOE núm. 281, de 21 de noviembre) reprochaba la falta de diligencia de las administraciones a la hora de localizar a los ciudadanos para notificarles un procedimiento sancionador.*

*Con esta sentencia, el TC fijó doctrina de actuación pasando a exigir a las administraciones que debían agotarse todas las vías de localización del domicilio del ciudadano antes de publicar la notificación de sanción en los respectivos boletines oficiales, en este caso el Boletín Oficial de la Provincia. De hecho, el BOP se considera como una última instancia, un último recurso. Porque hasta esa sentencia, la táctica habitual era intentar una primera notificación por cartero y si el envío era devuelto por ausencia del destinatario, ya se publicaba en el BOP, por lo que el ciudadano ni se enteraba de que tenía un procedimiento sancionador abierto y no podía defenderse. Y, es más, cuando lo hacía, ya era tarde. En 2004 el TC volvió a cuestionar la notificación de multas municipales a través de los boletines oficiales, esta vez por una sanción del ayuntamiento de Madrid, porque se remitieron las notificaciones a un antiguo domicilio del presunto infractor, a pesar de que en el registro mercantil constaba otro actualizado.*

**Si estando el interesado en el domicilio rechazase la notificación, se hará constar en el procedimiento sancionador, especificándose las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento<sup>2564</sup>.**

<sup>2565</sup> (Dudas sobre la legalidad de las notificaciones).

## **Artículo 91. Notificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE).**

**Las notificaciones que no puedan efectuarse en la Dirección Electrónica Vial (DEV)<sup>2566</sup> y, en caso de no disponer de la misma, en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento o, de no haber indicado ninguno, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, se practicarán en el Boletín Oficial del Estado (BOE)<sup>2567</sup>. Transcurrido el período de veinte días naturales<sup>2568</sup> desde que la notificación se hubiese publicado en el BOE se entenderá que ésta ha sido practicada, dándose por cumplido dicho trámite<sup>2569</sup>.**

---

<sup>2564</sup> En el supuesto de que, estando el interesado en el domicilio, rechazase esta la notificación, se hará constar en el expediente sancionador, debiendo especificarse las circunstancias del intento de notificación, teniéndose por efectuado el trámite y continuándose el procedimiento. La STS de 4 de mayo de 1998 viene a decir que la negativa del destinatario a firmar hace desvirtuar toda pretensión de alegación de una supuesta indefensión, con la consecuencia de que, cumplidos los requisitos que, actualmente, establece el artículo 90.3 del TRLTSV, se tendrá por efectuada dicha notificación.

<sup>2565</sup> El TRLTSV no indica que organismo, organización o personas están autorizadas para hacer notificaciones y que éstas adquieran la presunción de fehacientes y veraces. Tenemos que acudir al art. 22.4 de la de la Ley 43/2010, del Servicio Postal Universal para saber que esa autorización está atribuida a Correos:

“La actuación del operador designado gozará de la presunción de veracidad y fehaciencia en la distribución, entrega y recepción o rehúse o imposibilidad de entrega de notificaciones de órganos administrativos y judiciales, tanto las realizadas por medios físicos, como telemáticos, y sin perjuicio de la aplicación, a los distintos supuestos de notificación, de lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (ahora, Capítulo II de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas)”.

Es curioso que atribuya a Correos la «presunción de veracidad y fehaciencia», ya que es una sociedad de naturaleza mercantil, aunque sea de titularidad estatal y además se le atribuya de forma automática. De esta forma, ser cartero de Correos es condición necesaria y al mismo tiempo suficiente para resultar acreedor de este privilegio acreditativo y no se entiende muy bien ya que en su mayoría son personal laboral y por ello carecen de la condición de funcionarios.

Además, la incorporación de las excepciones previstas en el artículo 8 de la Directiva 97/67 en su versión modificada por la Directiva 2008/6, no se corresponden con la redacción dada al artículo 22.4 de la Ley 43/2010, ya que éste ha ampliado la reserva estatal.

<sup>2566</sup> Si no se abre correo en 10 días naturales se entiende rehusado y se continúa el trámite.

Medio fehaciente: Correo certificado en el domicilio expresamente indicado para el procedimiento, si no dispone de DEV, y en su defecto en los que figuren en Tráfico.

Excepcionalmente después de dos intentos infructuosos de notificación en domicilio, por rehúse o desconocido: Publicación edictal en el BOE.

<sup>2567</sup> Vemos que la publicación en el BOE (TEU) es subsidiaria para la Administración, no se puede publicar directamente en el BOE sin que se haya intentado notificar por carta al infractor.

<sup>2568</sup> Transcurridos veinte días naturales desde la publicación en el TEU se considera efectuada la notificación y empieza a correr el plazo para interponer alegaciones o un recurso.

<sup>2569</sup> La Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público y otras Medidas de Reforma Administrativa (BOE núm. 226, de 17 de septiembre) en su Disposición adicional vigésima primera. Notificación por medio de anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", determina: 1. La Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado pondrá a disposición de las diversas Administraciones Públicas un sistema automatizado de remisión y gestión telemática para la publicación de los anuncios de notificación en el "Boletín Oficial del Estado" previstos en el artículo 59.5 de esta Ley y en esta misma disposición adicional. Dicho sistema, que cumplirá con lo establecido en la Ley 11/2007, de 22 de junio (derogada parcialmente por la disposición derogatoria única.2.b) de

## **Artículo 92. Tablón Edictal<sup>2570</sup> de Sanciones de Tráfico (TESTRA)<sup>2571</sup>.**

1. Con carácter previo y facultativo<sup>2572</sup>, las notificaciones a que se refiere el artículo anterior podrán practicarse también en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA)<sup>2573</sup>, que será gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

---

la Ley 39/2015), y su normativa de desarrollo, garantizará la celeridad en la publicación de los anuncios, su correcta y fiel inserción, así como la identificación del órgano remitente. 2. En aquellos procedimientos administrativos que cuenten con normativa específica, de concurrir los supuestos previstos en el artículo 59.5 de esta Ley, la práctica de la notificación se hará, en todo caso, mediante un anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", sin perjuicio de que previamente y con carácter facultativo pueda realizarse en la forma prevista por dicha normativa específica.

<sup>2570</sup> La Instrucción 12/C-105 de la DGT, de 22.05.2012 trata de asegurar que el conductor afectado por una publicación edictal sea consciente de que conduce habiendo perdido la vigencia de su permiso por la pérdida total de los puntos asignados y en esos casos el agente formulará denuncia por infracción muy grave del RGCond, por el hecho de conducir careciendo de la autorización administrativa correspondiente y en el apartado de observaciones el agente indicará expresamente que consta declaración de pérdida de vigencia dictado por el Jefe Provincial de Tráfico de ... (nombre de la provincia) que implica la prohibición de conducir, y que mediante la denuncia se le informa también de este hecho. A partir de ese momento, y no antes, le será de aplicación el art. 384 CP.

<sup>2571</sup> Este artículo se complementa con la Disposición Adicional 11ª de esta ley.

<sup>2572</sup> Este artículo parece anticipar la pronta desaparición del TESTRA y de la DEA que serán sustituidos por el BOE y la DEH. Su permanencia con carácter potestativo sólo aporta confusión a los procedimientos.

<sup>2573</sup> De acuerdo con lo dispuesto en este artículo 92, el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), es gestionado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y la práctica de la notificación en el mismo se efectuará en los términos que se determinen en la Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre.

Esta previsión tiene efectos desde el día 25 de noviembre de 2010, según se establece en la disposición final séptima de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, fecha a partir de la cual todas las notificaciones del procedimiento sancionador en materia de tráfico que no se hayan podido practicar en la Dirección Electrónica Vial o en el domicilio del interesado, se publicaran en el BOE y con carácter facultativo, en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA).

Hay que destacar el carácter universal y gratuito de la consulta al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), que es libremente accesible a través de Internet a todos los ciudadanos conforme al principio de igualdad consagrado en el artículo 4.b) de la Ley 11/2007, de 22 de junio (derogada parcialmente por la disposición derogatoria única.2.b) de la Ley 39/2015), de manera que ningún ciudadano pueda sentirse discriminado por el hecho de no disponer de los medios electrónicos necesarios, con pleno sometimiento a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y conforme a los requisitos exigidos por la ya citada Ley 11/2007, dotándola de plena autenticidad y validez jurídica.

Asimismo, debemos tener en cuenta lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la cual, en su disposición adicional tercera -notificación por medio de anuncio publicado en el "Boletín Oficial del Estado", determina: "1. El Boletín Oficial del Estado pondrá a disposición de las diversas Administraciones Públicas, un sistema automatizado de remisión y gestión telemática para la publicación de los anuncios de notificación en el mismo previstos en el artículo 44 de esta Ley y en esta disposición adicional. Dicho sistema, que cumplirá con lo establecido en esta Ley, y su normativa de desarrollo, garantizará la celeridad de la publicación, su correcta y fiel inserción, así como la identificación del Órgano remitente.

2. En aquellos procedimientos administrativos que cuenten con normativa específica, de concurrir los supuestos previstos en el artículo 44 de esta Ley, la práctica de la notificación se hará, en todo caso, mediante un anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado, sin perjuicio de que previamente y con carácter facultativo pueda realizarse en la forma prevista por dicha normativa específica".

2. El funcionamiento, la gestión y la publicación en el TESTRA<sup>2574</sup> se hará conforme a lo dispuesto en la normativa de protección de datos de carácter personal<sup>2575</sup> y en la de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

### **Artículo 93. Clases de procedimientos<sup>2576</sup> sancionadores<sup>2577</sup>.**

1. Notificada la denuncia, ya sea en el acto o en un momento posterior<sup>2578</sup>, el denunciado dispondrá de un plazo de **veinte días naturales para realizar el pago voluntario<sup>2579</sup>** con

<sup>2574</sup> La DGT en su página web señala que los ciudadanos tienen acceso libre y gratuito al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, sin necesidad de utilizar certificado digital ni DNI electrónico y que ofrece en la sede electrónica del Organismo, un sistema de búsqueda avanzado (mediante DNI, NIE, CIF, matrícula del vehículo...) que permitirá a los ciudadanos localizar si aparecen en los edictos publicados en TESTRA.

Como cualquier persona que acceda al Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico sin certificado digital puede ver datos privados de otras personas, una persona puede solicitar que sus datos de carácter personal no aparezcan públicamente en edictos o documentos de posibles sanciones, solicitando el alta en el servicio de "Lista de Excluidos".

El alta en este servicio supondrá que los datos personales contenidos en los edictos publicados en TESTRA sólo podrán ser visualizados por el propio interesado y por las personas a las cuáles haya autorizado, requiriendo identificación y autenticación mediante certificado digital o DNI electrónico. Si se desea tramitar el alta/baja en dicho servicio de "Lista de Excluidos", puede hacerse también desde la Sede Electrónica utilizando un certificado digital.

Un edicto publicado en TESTRA mantiene el estado de VIGENTE durante 20 días naturales (salvo prórroga por cuestiones extraordinarias). Tras los 20 días naturales se pasará al estado de NO VIGENTE y podrá continuarse el procedimiento, disponiendo el interesado del plazo anunciado para realizar las actuaciones que estime procedentes (pagar, recurrir, reclamar, alegar, etc.). No obstante, el edicto seguirá estando accesible en TESTRA durante un año en estado NO VIGENTE.

<sup>2575</sup> a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.

<sup>2576</sup> En esta materia, también rige el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero (Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial).

<sup>2577</sup> Una vez notificada la denuncia existen dos procedimientos para que se convierta en sanción: el procedimiento abreviado y el procedimiento ordinario, aunque sorprende que en el artículo que se ocupa de las clases de procedimientos sancionadores sólo se haga una referencia al procedimiento sancionador abreviado.

El infractor elige el tipo de procedimiento. Tras su decisión, será la Administración la que tenga que obrar de acuerdo con el tipo elegido.

**Abreviado.** Si se paga en 20 días naturales y no se presentan alegaciones

- Descuento del 50% del importe de la multa.
- No se pueden formular alegaciones y finaliza el procedimiento sin necesidad de dictar resolución expresa.
- Se agota la vía administrativa al día siguiente del pago.
- La sanción no se computa como antecedente, salvo que tenga pérdida de puntos.
- Los puntos se descuentan al día siguiente y si tardasen algunos días en descontarse tendría efecto el descuento desde el día siguiente a la firmeza de la sanción.
- No es válido para infracciones muy graves y aquellas referidas a inhibidores de radar.

**Ordinario.** Notificada la denuncia, se pueden presentar alegaciones, pero no hay descuentos.

- Si no se ha producido la detención del vehículo debe identificarse al conductor en 15 días naturales.
- Si no hay alegaciones ni se paga, la sanción se hace firme a los 30 días y pasa a la vía ejecutiva (Hacienda).

<sup>2578</sup> Siempre se debe conservar el boletín de denuncia o la carta de iniciación ya que la fecha de notificación es esencial para formular alegaciones y controlar la validez y vigencia del procedimiento y controlar su caducidad.

<sup>2579</sup> El pago de las sanciones que se encuentren en período voluntario de pago podrá efectuarse:

- Al agente, con tarjeta o en metálico.
- En las sucursales de la Caixa (Caixabank).
- Con tarjeta de crédito o débito (Visa, Mastercard o Maestro).
- En las Oficinas de Correos.
- En las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico, con tarjeta de débito o de crédito (desde 04.03.2013)

**reducción de la sanción de multa**<sup>2580</sup>, o para formular las alegaciones y proponer o aportar las pruebas que estime oportunas.

En el supuesto de que no se haya producido la detención del vehículo<sup>2581</sup>, el titular, el arrendatario a largo plazo o el conductor habitual, en su caso, **dispondrán de un plazo de veinte días naturales para identificar al conductor** responsable de la infracción, contra el que se iniciará el procedimiento sancionador<sup>2582</sup>. Esta identificación se efectuará por medios telemáticos si la notificación se hubiese realizado a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

**Si se efectúa el pago de la multa en las condiciones indicadas en el párrafo primero**<sup>2583</sup>, se seguirá el **procedimiento sancionador abreviado** y, en caso de no hacerlo, el procedimiento sancionador ordinario.

2. El procedimiento sancionador abreviado no será de aplicación a las infracciones previstas en el **artículo 77, h), j), n), ñ), o), p), q), r), s) y t)**<sup>2584</sup>.

- A través de Internet: [www.dgt.es](http://www.dgt.es) o del 060 si se hace por pago telefónico.
- Mediante transferencia bancaria desde el extranjero.

<sup>2580</sup> Aunque lo aclare en el punto 2, no estaría mal que hubiese añadido “en los casos así previstos por la ley”.

No parece permitir que una persona no quiera acogerse a la reducción de la multa, es decir, que esta reducción es siempre automática y no depende de la voluntad de las partes.

<sup>2581</sup> Tendría que aclarar que la detención es por orden de los agentes con el fin de notificar al conductor de la infracción cometida y no por necesidades del tráfico.

<sup>2582</sup> La redacción es inadecuada señala que se debe identificar al conductor responsable de la infracción en todos los casos. El texto mejoraría si indicase: “El titular del vehículo, si no lo estuviese conduciendo en el momento de la presunta infracción, deberá identificar al conductor...” ya que no hay que identificar al conductor cuando coincide con el titular del vehículo. En ese caso se pueden presentar alegaciones o proceder al pago de la sanción sin identificarse de nuevo.

<sup>2583</sup> Es decir, la tramitación del expediente sancionador va a depender de la posición que adopte el denunciado ya que de su decisión dependerá que la tramitación de ese expediente sancionador se efectúe por el procedimiento sancionador ordinario o por el procedimiento sancionador abreviado.

<sup>2584</sup> h) Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

j) Incumplir el titular o el arrendatario del vehículo con el que se haya cometido la infracción la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de dicha infracción, cuando sean debidamente requeridos para ello en el plazo establecido. En el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor la obligación de identificar se ajustará a las previsiones al respecto del artículo 11 (obligación de identificar al conductor).

n) Realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional.

ñ) No instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial.

o) Incumplir las normas que regulan las actividades industriales que afectan de manera directa a la seguridad vial.

p) Instalar inhibidores de radares o cinemómetros en los vehículos o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.

q) Incumplir las normas sobre el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de enseñanza y formación y de acreditación de los centros de reconocimiento de conductores autorizados o acreditados por el Ministerio del Interior o por los órganos competentes de las comunidades autónomas, que afecten a la cualificación de los profesores o facultativos, al estado de los vehículos utilizados en la enseñanza, a elementos esenciales que incidan directamente en la seguridad vial, o que supongan un impedimento a las labores de control o inspección.

r) Causar daños a la infraestructura de la vía, o alteraciones a la circulación debidos a la masa o a las dimensiones del vehículo, cuando se carezca de la correspondiente autorización administrativa o se hayan incumplido las condiciones de la misma, con independencia de la obligación de la reparación del daño causado.

3. El incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo que se establece en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor<sup>2585</sup>, podrá sancionarse conforme **a uno de los dos procedimientos sancionadores**<sup>2586</sup> que se establecen en esta ley<sup>2587</sup>.
4. Además de en los registros, oficinas y dependencias previstos en la normativa de procedimiento administrativo común<sup>2588</sup>, **las alegaciones**<sup>2589</sup>, **escritos y recursos que se**

<sup>2585</sup> Real Decreto Legislativo 8/2004 sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre); Real Decreto 1507/2008 Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 222, de 13 de septiembre) y Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DOUE núm. L 263, de 7 de octubre).

<sup>2586</sup> Procedimiento abreviado y procedimiento ordinario, art. 94 y 95 del TRLTSV. Vemos que no se considera delito circular sin seguro. No obstante, el conductor (titular o no del vehículo) será el responsable de los daños que se causen a otras personas o vehículos por conducir sin el seguro obligatorio siempre que fuese culpa suya y tendrá que responder de sus actos tanto civil como penalmente.

<sup>2587</sup> La DGT, en su Instrucción 08V-77; S-101, de 23 de septiembre de 2008, establece cual será el procedimiento de actuación de los Agentes encargados de la vigilancia del tráfico, así como el de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, ante las denuncias por no acreditar la vigencia del seguro:

"En todos aquellos casos que sea posible, el Agente de la Autoridad consultará el Registro de Vehículos al objeto de verificar la existencia o no del seguro obligatorio. En el supuesto que conste la tenencia y vigencia del seguro obligatorio, se entenderá cumplida la acreditación, no exigiéndose por tanto justificante alguno. En todos aquellos casos en que no sea posible realizar la consulta al Registro de Vehículos, o consultado este no conste la existencia de seguro o no esté vigente, se solicitará del conductor el recibo o justificante que acredite la vigencia del seguro:

- a) En el supuesto de que sea aportado, se entenderá cumplida la obligación.
- b) En aquellos supuestos en que, solicitado el recibo o justificante no se acredite la vigencia del seguro se formulará denuncia por "circular careciendo de seguro obligatorio el vehículo reseñado para cuya conducción se exige...", conforme a lo que en cada caso proceda, según lo previsto en la Guía Codificada de Infracciones de la DGT. La Jefatura de Tráfico que reciba la denuncia, antes de iniciar el procedimiento, deberá realizar una consulta al Registro de Vehículos, para comprobar si el vehículo tenía seguro en vigor en la fecha de la denuncia. En función de la información que conste en el registro, procederá de la siguiente manera:

1. Si el vehículo tenía seguro en vigor, dictará resolución de archivo de la denuncia.
2. Si no consta que el vehículo tuviera seguro en vigor, se enviará la notificación de la denuncia y se indicará al denunciado que debe presentar el justificante de la vigencia del seguro obligatorio ante la Jefatura de Tráfico en el plazo de cinco días, y que se procederá al precinto y depósito del vehículo en caso de incumplimiento de esta obligación.

Acreditado por el denunciado, en el trámite procedimental oportuno, que el vehículo tenía seguro en vigor en la fecha de la denuncia, se dictará resolución de sobreseimiento del procedimiento".

La Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre (DOUE núm. L 263, de 7 de octubre), en su artículo 27 establece que: "Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales aprobadas en aplicación de la presente Directiva y adoptarán cuantas medidas resulten necesarias para garantizar la aplicación de dichas disposiciones. Las sanciones que se establezcan deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias".

Ver igualmente el Escrito Directriz UON-SAR 13/01, de 19 de junio de 2013, de la DGT, sobre "Tramitación de Expedientes sancionadores y Resolución de Recursos en materia de Seguro Obligatorio de Automóviles".

<sup>2588</sup> Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su artículo 16.4) determina cuales son los registros, oficinas o dependencias en las que se pueden presentarse las alegaciones, escritos o recursos, al establecer que "Los documentos que los interesados dirijan a los órganos de las Administraciones Públicas podrán presentarse: a) En el registro electrónico de la Administración u Organismo al que se dirijan, así como en los restantes registros electrónicos de cualquiera de los sujetos a los que se refiere el artículo 2.1; b) En las oficinas de Correos, en la forma que reglamentariamente se establezca; c) En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero; d) En las oficinas de asistencia en materia de registros; e) En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes".

<sup>2589</sup> No existen atenuantes en el procedimiento sancionador, pero eso no impide que se pueda alegar que se cometió una infracción para evitar un daño superior, como es el caso de subirse a una acera para evitar un atropello.

**deriven de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico podrán presentarse en los registros, oficinas y dependencias expresamente designados en la correspondiente denuncia o resolución sancionadora.**

Cuando se presenten en los registros, oficinas o dependencias no designados expresamente, éstos los remitirán a los órganos competentes en materia de tráfico a la mayor brevedad posible.

#### **Artículo 94. Procedimiento sancionador abreviado<sup>2590</sup>.**

Una vez realizado el pago voluntario<sup>2591</sup> de la multa, ya sea en el acto de entrega de la denuncia<sup>2592</sup> **o dentro del plazo de veinte días naturales<sup>2593</sup>** contados desde el día siguiente al de su notificación<sup>2594</sup>, **concluirá el procedimiento sancionador<sup>2595</sup>** con las siguientes consecuencias:

---

<sup>2590</sup> No existe tal procedimiento ya que no se realiza ningún trámite en él. De las fases del procedimiento sólo existe la iniciación, normalmente mediante el boletín de denuncia.

Ahora los conductores reciben a través del agente o del cartero un documento que supone, en realidad, para la mayoría de ellos, el reconocimiento de una deuda con la administración, que se salda con el pronto pago para evitar los riesgos de un recurso en vía administrativa.

La Ley 18/2009, por la que se modifica la LTSV en materia sancionadora, en su exposición de motivos señala, inspirándose en los "juicios rápidos" en el ámbito penal: "Se trata ahora de ofrecer al infractor la posibilidad de suscribir un pacto con la Administración sancionadora que le permita cumplir rápidamente el castigo impuesto a cambio de una rebaja sustantiva en éste".

En Estados Unidos, en el procedimiento penal, muchas personas de condición humilde o simplemente porque carecen de recursos económicos, se declaran culpables aconsejadas por el abogado de oficio, aún a sabiendas que son inocentes, para evitar la maquinaria procesal.

Lo mismo sucede, en aquel país, en los procesos civiles cuando existe derecho a una indemnización ya que de 780.000 casos anuales que se presentan ante los Tribunales, sólo unos 12.000, el 1,5%, llegan a un veredicto, los demás alcanzan un pacto de conformidad [diálogo en la película Acción Civil (A Civil Action, 1998) de Steven Zaillian].

Como curiosidad y para que veamos que esto viene de antiguo en nuestra cultura, recordemos que, en 1882, Carlo Collodi creó el personaje de Pinocho. En una escena del cuento, Pinocho es condenado a la cárcel siendo inocente y para poder salir de la prisión se declara culpable.

Este es el riesgo que se corre con este tipo de procedimiento en el terreno de la sanción administrativa, ya que, aun teniendo razón, al conductor le puede convenir aceptar la sanción para evitar recursos que suponen molestias y tiempo y que si finalizan en el juzgado suponen gastos adicionales.

<sup>2591</sup> El TRLTSV **no contempla** la posibilidad de aplazamiento o fraccionamiento del importe de la multa.

<sup>2592</sup> Debiera añadir "por parte del agente" ya que la entrega de la denuncia también la puede efectuar el cartero, al notificarlo, en el domicilio del interesado y sin embargo éste no puede pagarle la multa.

<sup>2593</sup> Se pretende dar más agilidad al sistema, de forma que se acerque al funcionamiento de los **juicios rápidos**. Hasta ahora un conductor que arroja una tasa de alcoholemia considerada delito (>0,60 miligramos de alcohol por litro de aire espirado) es condenado en sólo unas horas; pero si esa tasa está por debajo de este nivel y no presenta síntomas, al ser una infracción administrativa, el proceso hasta que la sanción es firme, podía tardar varios meses. El Gobierno consideró que acortar el tiempo entre la infracción y el reproche social mejoraría sustancialmente la seguridad vial.

<sup>2594</sup> **Se ofrece al infractor la posibilidad de terminar el expediente sancionador si abona la sanción antes del plazo de 20 días desde su notificación.** En las denuncias formuladas por el Agente, el plazo comienza al día siguiente de serle entregada la denuncia, al tener está valor de notificación. En el caso de las denuncias formuladas por correo postal (ej. denuncias provenientes de los radares fijos), desde la recepción de la notificación por el infractor. En el supuesto de denuncias notificadas a través de la Dirección Electrónica Vial, el plazo comienza tras el acceso a la misma por parte del infractor.

<sup>2595</sup> En el procedimiento abreviado no se aclara si la renuncia a formular alegaciones por acogerse al pago voluntario de la multa afecta también a la posibilidad de formular alegaciones sobre la pérdida parcial de puntos. La ley tampoco aclara si se pueden detraer puntos de un permiso cuyo saldo se ha agotado, y si esos puntos negativos cuya detracción correspondería a hechos anteriores se pueden aplicar a permisos obtenidos con

- a) **La reducción del 50 por ciento del importe de la sanción**<sup>2596</sup>.
- b) **La renuncia a formular alegaciones.** En el caso de que se formulen se tendrán por no presentadas<sup>2597</sup>.
- c) **La terminación del procedimiento,** sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago<sup>2598</sup>.
- d) **El agotamiento de la vía administrativa**<sup>2599</sup> siendo recurrible<sup>2600</sup> únicamente<sup>2601</sup> ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo<sup>2602</sup>.
- e) **El plazo para interponer el recurso contencioso-administrativo** se iniciará el día siguiente a aquél en que tenga lugar el pago.
- f) **La firmeza de la sanción en la vía administrativa desde el momento del pago**<sup>2603</sup>, produciendo plenos efectos desde el día siguiente.

posterioridad, después de haber estado seis meses sin conducir (tres en el caso de profesionales), y haber superado las correspondientes pruebas.

Tampoco aclara las consecuencias que tiene el que un ayuntamiento no comunique en plazo al Registro de Infractores la firmeza de una sanción con pérdida de puntos.

También se echa de menos conocer quien tiene la capacidad revisora de las anotaciones registrales respecto a una actuación errónea o arbitraria de la administración.

<sup>2596</sup> Esta reducción ha tenido un enorme "éxito" para la Administración. En 2014, según un informe de la DGT, en el territorio en que tiene competencias en materia de tráfico, sólo se recurrieron el 1,15% de las sanciones y de esos recursos sólo al 11,87% de los sancionados se les dio la razón a sus alegaciones.

Nota: Los datos de recursos, ofrecidos por la DGT a mediados de noviembre de 2015, no han contabilizado las alegaciones presentadas en fase de instrucción. Además, la información no recogió sólo datos de 2015, ya que existían recursos presentados que aún no habían sido resueltos.

<sup>2597</sup> El TRLTSV establece la incompatibilidad del pago con bonificación con la presentación de alegaciones. Esto supone consumir un "chantaje legal" ya que se reduce la multa un 50% si no se presentan alegaciones y si se presentan se envían a la papelera.

El denominado "pago con reducción" ofrece una cara "amistosa" al ciudadano, pero jurídicamente deja mucho que desear en cuanto que se construye sobre la renuncia a un derecho constitucional (art. 105.c) de la Constitución): el derecho a audiencia de los interesados como hito fundamental de todo procedimiento administrativo y –por tanto- a formular alegaciones, especialmente en aquellos procedimientos con carácter sancionador que limitan bienes o derechos (importe monetario y vigencia del permiso de conducir) a los ciudadanos.

<sup>2598</sup> Esto supone que si un conductor es sancionado con una multa inferior a la que le corresponde y quiere beneficiarse del error de la Administración, debe proceder al pago con descuento ya que así se acaba el procedimiento y la Jefatura Provincial de Tráfico no podrá hacer una rectificación del importe de la multa.

<sup>2599</sup> Puede darse el caso de que dos denuncias por infracciones idénticas, con el mismo vehículo y en el mismo lugar, cometidas en dos momentos distintos, a una se le aplique el descuento y la otra no se tenga que pagar por haber recurrido y obtenido sentencia favorable.

<sup>2600</sup> No ha habido un acto expreso por parte de la Administración por lo que es difícil saber lo que se va a recurrir. Se supone que es contra un acto "tácito" de la administración y es más que discutible la firmeza de la "resolución" administrativa tras el pago con reducción, ya que no se respeta el principio jurídico de que "el que instruye no puede juzgar".

En este caso se ha conseguido mejorar la seguridad vial perjudicando la seguridad jurídica.

<sup>2601</sup> En el procedimiento abreviado queda excluido expresamente el recurso de reposición.

<sup>2602</sup> La jurisdicción contencioso administrativa tiene una naturaleza esencialmente revisora de la actuación administrativa previa. El fundamento constitucional de esta característica revisora se encuentra en el artículo 106 de la Constitución cuando establece que los Tribunales controlan la legalidad de la actuación administrativa.

<sup>2603</sup> El TRLTSV establece que el pago provoca la firmeza de la sanción y así por ejemplo comienza a partir del día siguiente el plazo de 2 años (o 3 años, si hubiese cometido una infracción muy grave) para que a un conductor le vuelvan a aparecer en su historial los doce puntos si en ese período no comete, ninguna infracción que restaiga puntos.

**g) La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos<sup>2604</sup>.**

**Artículo 95. Procedimiento sancionador ordinario<sup>2605</sup>.**

---

<sup>2604</sup> Además de tentar al conductor con la reducción del importe de la sanción, si no alega se le "premia" con la ausencia de antecedentes.

La DGT, en su Instrucción 13/S-128 y GE-75, de fecha 21 de febrero de 2013, referida a la "Eliminación de abono de sanciones en metálico en denuncias en carretera", dice: "... dedica varios preceptos al abono de la sanción en el acto de la denuncia, reconociendo el artículo 94 del citado texto legal que este pago voluntario en ese momento conlleva, entre otras importantes consecuencias, la reducción del 50% del importe de la sanción de multa y la terminación del procedimiento, sin necesidad de dictar resolución expresa, el día en que se realice el pago.

El derecho del denunciado a un abono inmediato de la sanción no puede circunscribirse hoy a que el mismo tenga que realizarse en metálico, sino que debe ser puesto en relación con la lógica evolución de los sistemas de pago que se vienen consolidando desde hace tiempo en la sociedad, especialmente los sistemas relacionados con tarjetas de crédito y de débito o con el teléfono móvil. En este sentido, los artículos 86.3.a) y 94 del texto legal, se refieren al abono de la sanción en el acto de formularse la denuncia, pero no señalan de forma expresa que este derecho deba ejercitarse con el abono en metálico, sino que la norma lo que exige realmente es disponer de medios de pago que puedan hacer efectivo el derecho a acogerse al procedimiento abreviado.

En estos años, la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha nuevos sistemas de pago que permiten al ciudadano efectuar el abono de la sanción de forma casi inmediata para ejercer su derecho al procedimiento abreviado, como son los pagos con tarjeta de crédito y débito, pago telefónico, pago en sucursal bancaria y pago en oficinas de Correos. Nada obsta pues a que, de forma general, no se admitan abonos de sanción en metálico a los agentes, dando así una solución organizativa a esta cuestión.

Esta prohibición general del abono de las sanciones en metálico en el momento de la denuncia debe ser modulada cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español. En este caso, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87.5 de la Ley de Seguridad Vial, el denunciado viene obligado a realizar un depósito del importe provisional fijado por el agente, y este depósito puede efectuarse mediante tarjeta de crédito, o en metálico. Aunque lo ideal es derivar el pago hacia uno de los sistemas anteriormente descritos, lo cierto es que, para este tipo de infractores, debe quedar por ahora la posibilidad de pago en metálico.

Por lo anteriormente expuesto, se tendrá en cuenta lo siguiente:

**1º. Desde el día 25 de febrero de 2013, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil no admitirán abonos de sanciones en metálico.**

**2º. Queda exceptuado de lo anterior, y por tanto se seguirán admitiendo pagos en metálico hasta que se disponga de otras alternativas, los supuestos de infractores que no acrediten su residencia en territorio nacional, por aplicación de lo dispuesto en el artículo 67.4 de la Ley de Seguridad Vial (ahora art. 87.5 TRLTSV".**

<sup>2605</sup> Si el infractor no está de acuerdo con la denuncia formulada, debe optar por el procedimiento ordinario. El infractor dispone de un plazo (20 días) para formular las alegaciones, pruebas o informes que tenga por oportunos. El instructor del expediente también podrá requerir cuantas pruebas tenga por oportuno, al objeto de decidir su resolución del mejor modo posible. Finalmente, la autoridad sancionadora dictará resolución confirmando o denegando la denuncia formulada. Dictada la resolución, ésta es firme una vez notificada al infractor, trayéndose, si procede, por tanto, los puntos y debiendo proceder al pago (sin reducción) en el plazo de quince días. De no hacerlo, se remitirá a la vía ejecutiva para su exacción en vía de apremio.

- 1. Notificada la denuncia, el interesado dispondrá de un plazo de veinte días naturales para formular las alegaciones<sup>2606</sup> que tenga por conveniente y proponer o aportar las pruebas<sup>2607</sup> que estime oportunas.**
- 2. Si las alegaciones formuladas aportasen datos nuevos o distintos<sup>2608</sup> de los constatados por el agente denunciante, y siempre que se estime necesario por el instructor, se dará traslado de aquéllas al agente para que informe en el plazo de quince días naturales<sup>2609</sup>.**

En todo caso, **el instructor podrá acordar que se practiquen las pruebas que estime pertinentes para la averiguación y calificación de los hechos y para la determinación**

---

<sup>2606</sup> Si el afectado por una sanción no está de acuerdo con la misma y ha optado por presentar alegaciones, la resolución sancionadora puede anular la sanción o bien confirmarla. En este caso, podría implicar la retirada de puntos. Los puntos se anotarían en el Registro de Conductores e Infractores al día siguiente de notificarse la resolución sancionadora.

Contra una resolución confirmatoria se puede interponer recurso de reposición, aunque no se suspende su ejecución.

Al no existir recurso de alzada, si no hay resolución expresa en el plazo de un mes se da por finalizada la vía administrativa y se puede recurrir en la vía contencioso administrativa.

<sup>2607</sup> La prueba en el procedimiento administrativo se encuentra regulada en los Art. 77-78 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, preceptos que establecen, entre otras cuestiones, que los hechos relevantes para la decisión de un procedimiento podrán acreditarse por cualquier medio de prueba admisible en derecho y que ésta se valorará según los criterios de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. El período de tiempo existente para aportar pruebas, es el mismo que para formular alegaciones, 20 días naturales.

El art. 299 de esta última ley dedicado a los medios de prueba, dispone:

“1. Los medios de prueba de que se podrá hacer uso en juicio son:

- 1.º Interrogatorio de las partes.
- 2.º Documentos públicos.
- 3.º Documentos privados.
- 4.º Dictamen de peritos.
- 5.º Reconocimiento judicial.
- 6.º Interrogatorio de testigos.

2. También se admitirán, conforme a lo dispuesto en esta Ley, los medios de reproducción de la palabra, el sonido y la imagen, ...”

Estas pruebas son limitadas, esto es, se tienen que aportar solo aquellas pruebas que sean necesarias o relevantes para el procedimiento y esclarecedoras de los hechos. En caso contrario pueden ser inadmitidas y estaríamos ante las llamadas pruebas impertinentes que son aquellas que no tienen relación con los hechos y no influyen en la decisión final.

<sup>2608</sup> Esto supone el derecho a utilizar medios de prueba pertinentes para su defensa.

<sup>2609</sup> El artículo 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece respecto a la emisión de informes que:

1. Salvo disposición expresa en contrario, los informes serán facultativos y no vinculantes.
2. Los informes serán emitidos a través de medios electrónicos y de acuerdo con los requisitos que señala el artículo 26 en el plazo de diez días, salvo que una disposición o el cumplimiento del resto de los plazos del procedimiento permita o exija otro plazo mayor o menor (En este caso 15 días).
3. De no emitirse el informe en el plazo señalado, y sin perjuicio de la responsabilidad en que incurra el responsable de la demora, se podrán proseguir las actuaciones salvo cuando se trate de un informe preceptivo, en cuyo caso se podrá suspender el transcurso del plazo máximo legal para resolver el procedimiento en los términos establecidos en la letra d) del apartado 1 del artículo 22.

El informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

de las posibles responsabilidades. La denegación de la práctica de las pruebas **deberá ser motivada**<sup>2610</sup>, dejando constancia en el procedimiento sancionador<sup>2611</sup>.

3. **Concluida la instrucción del procedimiento sancionador, el órgano instructor elevará propuesta de resolución**<sup>2612</sup> al órgano competente para sancionar **para que dicte la resolución**<sup>2613</sup> que proceda. **Únicamente se dará traslado de la propuesta al interesado, para que pueda formular nuevas alegaciones en el plazo de quince días naturales**, si figuran en el procedimiento sancionador o se han tenido en cuenta en la resolución otros hechos u otras alegaciones y pruebas diferentes a las aducidas por el interesado.

4. **Si el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, ésta surtirá el efecto de acto resolutorio del procedimiento sancionador en los siguientes casos:**

a) **Infracciones leves en todos los casos.**

b) **Infracciones graves que no supongan la detracción de puntos cuya notificación no se haya podido efectuar en el acto de la denuncia.**

c) **Infracciones graves y muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia, supongan o no la detracción de puntos.**

**En estos supuestos, la sanción podrá ejecutarse transcurridos treinta días naturales desde la notificación de la denuncia**<sup>2614</sup>.

5. La terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa<sup>2615</sup> y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los **treinta días antes indicados**.

## **Artículo 96. Recursos en el procedimiento sancionador ordinario**<sup>2616</sup>.

<sup>2610</sup> El órgano instructor, teniendo discrecionalidad para acordar la práctica o denegación de la prueba, ha de motivar su inadmisión, puesto que el no hacerlo provocaría indefensión en el interesado. La jurisprudencia en varias sentencias es unánime en la necesidad de motivar la denegación de la prueba.

<sup>2611</sup> El Reglamento del Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, en su art. 13.1 fija el periodo de prueba, en un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez.

<sup>2612</sup> Así pues, en el procedimiento ordinario podría darse informe del agente denunciante, práctica de prueba, propuesta de resolución, con o sin alegaciones ante ella, y resolución expresa del órgano sancionador. Recordemos que, si no se han presentado alegaciones en la iniciación, no habrá propuesta de resolución, pues la incoación tendrá carácter de resolución directa.

<sup>2613</sup> La resolución es el acto que finaliza el procedimiento sancionador y puede ser absoluta cuando se tienen en cuenta las alegaciones y las pruebas y condenatoria cuando se desestiman aquellas.

La Ley 39/2015 de Procedimiento administrativo establece en su art. 76 que **las alegaciones serán tenidas en cuenta por el órgano competente** al redactar la correspondiente propuesta de resolución.

Lamentablemente, demasiadas veces, la DGT contesta a las alegaciones con una resolución estándar que utiliza para infinidad de casos semejantes sin hacer la más mínima referencia a las alegaciones presentadas.

Se limita a indicar: "(...) no habiéndose aportado al expediente documentación suficiente que permita poner en discusión las evidencias referidas a la contestación de los hechos (...)" y de esa forma da por buena la resolución.

<sup>2614</sup> Eso supone que, si el denunciado no hace nada, al cabo de un mes desde que le entregaron en mano la denuncia ya se puede ejecutar la sanción. Es decir, no tienen que transcurrir 20 días y luego 30 días adicionales.

<sup>2615</sup> Procede el recurso de reposición en el procedimiento ordinario calificado como sumario, que en el procedimiento abreviado queda expresamente excluido.

<sup>2616</sup> Los principales motivos de recurso son: a) Que la fotografía no sea válida por no verse bien el vehículo y la matrícula, o por no verse la velocidad a la que presuntamente se circulaba o por no figurar el modelo de radar; b) Que el radar, la cámara de foto-rojo asociada a un semáforo no tengan actualizado su certificado de homologación o esté sometida a control metrológico del Estado o el alcoholímetro carezca del certificado de verificación del correcto estado de funcionamiento; c) Que la administración no cumpla los plazos de notificación o que haya caducado o prescrito la multa; y d) Que haya defectos en la notificación.

1. La resolución sancionadora pondrá fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente a aquel en que se notifique al interesado, produciendo plenos efectos, o, en su caso, una vez haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 95.4.
2. **Contra las resoluciones sancionadoras<sup>2617</sup>, podrá interponerse recurso de reposición<sup>2618</sup>**, con carácter potestativo, en el **plazo de un mes** contado desde el día siguiente al de su notificación.

**El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó la resolución sancionadora<sup>2619</sup>**, que será el competente para resolverlo.

---

*El dispositivo foto-rojo aparece en la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (con vigencia desde el 24.08.2020). En el Apéndice 1, el apartado 1.15) indica que: “Un cinemómetro combinado con sistema de vigilancia para la fase roja de semáforo (foto-rojo) funcionará como foto-rojo solo cuando se encuentre en la fase roja y cambiará automáticamente para funcionar como cinemómetro cuando no lo esté”. Aunque, ese mismo apartado señala que los dispositivos foto-rojo pueden no tener asociada la función de medida de velocidad y en ese caso deben respetar la Norma UNE 199142-1.*

*La sentencia número 18/2020 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo 3 de Valladolid, anuló una sanción de 200 € a una conductora por saltarse supuestamente un semáforo en rojo y ser captada por una cámara foto-rojo. El juez reprochó al Ayuntamiento que ignore otros pronunciamientos judiciales previos y que, como titular del dispositivo de captación de imágenes, siga sin colocar los paneles que informan a los usuarios de la vía de la existencia de las cámaras con la colocación de un cartel informativo en un lugar suficientemente visible. El magistrado también mantuvo que las fotos obtenidas con dichos dispositivos no tienen valor probatorio porque no están sometidas a ningún control metrológico, y sostuvo que los expedientes sancionadores eran vagos, imprecisos y estandarizados, y que las respuestas a las alegaciones de los denunciados eran igualmente inconcretas.*

*Una sentencia de la Sección 30, de fecha 20.11.2017 de la Audiencia Provincial de Madrid recalca la importancia de documentar adecuadamente los síntomas de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas. Así en la prueba de deambulación del afectado nunca se debe reflejar en el boletín de denuncia términos como “un poco” y conviene expresar con claridad “si se tambalea”, “si pierde el equilibrio” o si no “mantiene la verticalidad”, ya que eso puede generar dudas y conducir a la absolución del acusado.*

<sup>2617</sup> *Debiera haber aclarado quienes dictan las resoluciones sancionadoras, o citado el artículo 84 donde habla de quienes son competentes para sancionar.*

<sup>2618</sup> *La Ley 18/2009 de reforma de la LTSV en materia sancionadora suprimió el recurso de alzada. Con la supresión de este recurso, la resolución sancionadora pasa a ser firme desde el día siguiente a su notificación al denunciado. En ese momento se produce ya la detención de puntos, y el denunciado dispone del plazo de veinte días naturales, desde el día siguiente a su notificación, para abonar la sanción con su importe íntegro antes de que se produzca su remisión a la vía ejecutiva.*

*Como el recurso de reposición es potestativo se puede acudir con la resolución sancionadora, una vez notificada, directamente a los tribunales.*

*Dado que el órgano competente para resolver el recurso de reposición es el mismo órgano que dicta la resolución recurrida existen pocas posibilidades de que prospere el recurso.*

*Aunque la Ley de Seguridad Vial no lo especifica, rige supletoriamente lo establecido en el artículo 124.3) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones según el cual: “Contra la resolución de un recurso de reposición no podrá interponerse de nuevo dicho recurso”.*

*La Ley de Seguridad Vial, en su intención de acortar los plazos no solo en la tramitación del procedimiento sancionador, sino, igualmente, en la fase de recurso, sustituye el recurso de alzada, con plazo de tres meses de interposición y tres de resolución, por el de reposición con un plazo de un mes en ambas.*

<sup>2619</sup> *El artículo 53 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, señala que los interesados en un procedimiento administrativo tienen derecho a:*

*“a) A conocer, en cualquier momento, el estado de la tramitación de los procedimientos en los que tengan la condición de interesados; el sentido del silencio administrativo que corresponda, en caso de que la Administración no dicte ni notifique resolución expresa en plazo; el órgano competente para su instrucción, en su caso, y resolución; y los actos de trámite dictados. Asimismo, también tendrán derecho a acceder y a obtener copia de los documentos contenidos en los citados procedimientos”.*

3. **La interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución del acto impugnado ni la de la sanción<sup>2620</sup>.** En el caso de que el recurrente solicite la suspensión de la ejecución, ésta se entenderá denegada<sup>2621</sup> transcurrido el plazo de un mes desde la solicitud sin que se haya resuelto.
4. **No se tendrán en cuenta en la resolución del recurso<sup>2622</sup> hechos, documentos y alegaciones<sup>2623</sup> del recurrente que pudieran haber sido aportados en el procedimiento originario<sup>2624</sup>.**
5. **El recurso de reposición<sup>2625</sup> regulado en este artículo se entenderá desestimado<sup>2626</sup> si no recae resolución expresa<sup>2627</sup> en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa.**
6. Contra las resoluciones sancionadoras dictadas por los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, así como por los Alcaldes, en el caso de las

*Desgraciadamente muchos funcionarios no saben o no cumplen sus deberes de proporcionar al ciudadano esta información, incluso alguno dice “y de usted las gracias porque se lo dejo ver” o pretenden cobrar tasas a las que no tiene derecho la Administración sancionadora, perjudicando con ello el derecho de defensa del afectado.*

<sup>2620</sup> *Si bien, en el caso de presentar alegaciones, éstas deben resolverse antes de exigir el pago de la sanción no es el caso en el caso de los recursos ya que en este caso las sanciones son ejecutivas y se pueden cobrar antes de resolver el recurso.*

<sup>2621</sup> *En este caso parece de aplicación el art. 108 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, relativo a la posibilidad de suspender la ejecución si ésta puede causar perjuicios de imposible o difícil reparación o si la impugnación se fundamenta en alguna de las causas de nulidad de pleno derecho previstas en el art. 47.1 de dicha Ley.*

<sup>2622</sup> *La posibilidad de que se estime un recurso de reposición es mínima ya que además vimos que no se puede aportar ningún documento nuevo.*

<sup>2623</sup> *En el artículo 94 que se ocupa del procedimiento abreviado señala que en el caso de que se formulen alegaciones se tendrán por no presentadas, mientras que en éste señala que si se presentan alegaciones: “no se tendrán en cuenta en la resolución del recurso, y, por tanto, da por supuesto que habrá de recaer resolución y ser expresa o de lo contrario se entenderá desestimada por silencio”.*

*Interpuesto el recurso debe resolverse expresamente, aun cuando las alegaciones o pruebas sean de las contempladas en este precepto y, si no existen otras diferentes, por tal motivo, desestimarse.*

<sup>2624</sup> *Es decir, si lo pudo aportar antes de presentar el recurso.*

*El artículo 125 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas establece, que “Contra los actos firmes en vía administrativa podrá interponerse el recurso extraordinario de revisión ante el órgano administrativo que los dictó, que también será competente para su resolución, cuando concorra alguna de las circunstancias siguientes:*

- *Que al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente.*
- *Que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que, aunque sean posteriores, evidencien el error de la resolución recurrida.*
- *Que en la resolución hayan influido esencialmente documentos o testimonios declarados falsos por sentencia judicial firme, anterior o posterior a aquella resolución.*
- *Que la resolución se hubiese dictado como consecuencia de prevaricación, cohecho, violencia, maquinación fraudulenta u otra conducta punible y se haya declarado así en virtud de sentencia judicial firme.*

<sup>2625</sup> *El recurso de reposición puede resolverse de forma expresa o presunta, pues se entenderá desestimado si no recae resolución expresa en el plazo de un mes, quedando expedita la vía contencioso-administrativa. No obstante, si en el plazo de un año desde la iniciación del procedimiento con la denuncia, no se hubiera dictado la resolución sancionadora, se producirá su caducidad y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado, o de oficio, por el órgano competente para dictar resolución.*

<sup>2626</sup> *Aunque el TRLTSV no lo especifica rige supletoriamente lo establecido en el art. 124.3) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, según el cual: “Contra la resolución de un recurso de reposición no podrá interponerse de nuevo dicho recurso”.*

<sup>2627</sup> *Si existiese resolución expresa también dejaría expedita la vía contencioso-administrativa.*

entidades locales, se estará a lo establecido en los anteriores apartados respetando la competencia sancionadora prevista en su normativa específica<sup>2628</sup>.

## CAPÍTULO V<sup>2629</sup>

### Intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico<sup>2630</sup>

#### Artículo 97. Procedimiento para el intercambio transfronterizo de información.

1. Se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Unión Europea<sup>2631</sup> distinto de aquél en el que se cometió la infracción<sup>2632</sup>.

<sup>2628</sup> El recurso de reposición es un recurso que puede ser administrativo, en este caso, potestativo que se interpone contra actos administrativos cuando no pongan fin a la vía administrativa, siendo interpuesto, con carácter previo y potestativo al recurso judicial contencioso-administrativo o también puede ser judicial, contra providencias y resoluciones judiciales, tales como diligencias de ordenación.

El recurso de reposición puede ser interpuesto, contra cualquier resolución administrativa que ponga fin a la vía administrativa, como sucede en algunos casos, contra actos que emanan de resoluciones por la imposición de sanciones de la Ley de Seguridad Vial, Ley General Tributaria, Ley de Régimen Local, etc...

Con carácter general conforme al artículo 84 de la Ley 39/2015, pondrán fin al procedimiento la resolución, el desistimiento, la renuncia al derecho en que se funde la solicitud, cuando tal renuncia no esté prohibida por el ordenamiento jurídico, y la declaración de caducidad. También producirá la terminación del procedimiento la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas. La resolución que se dicte deberá ser motivada en todo caso.

Una vez concluida la instrucción del procedimiento, y practicada la audiencia al interesado por el órgano correspondiente, el instructor elevará propuesta de resolución al órgano que tenga atribuida la competencia sancionadora para que dicte la resolución que proceda.

En materia de tráfico, tras la modificación de la Ley de Seguridad Vial por medio de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, se produce una modificación sustancial, pues ahora la terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa y la sanción se podrá ejecutar desde el día siguiente al transcurso de los treinta días posteriores a la notificación de la resolución, si es expresa, al margen de que se interpongan o no recursos contra la misma, mientras que en la situación anterior, la interposición de recurso no agotaba la vía administrativa e impedía la ejecución.

El procedimiento finaliza sin necesidad de dictar resolución, por entenderse como tal la propia denuncia, en el procedimiento abreviado y en el ordinario cuando el denunciado no formula alegaciones ni abona el importe de la multa en el plazo de veinte días naturales siguientes al de la notificación de la denuncia, únicamente cuando se trate de infracciones leves, infracciones graves que no detraigan puntos, e infracciones muy graves cuya notificación se efectuase en el acto de la denuncia.

<sup>2629</sup> A través de este Capítulo, se transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DOUE núm. L 68, de 13 de marzo), que se había recogido en la disposición final segunda de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

<sup>2630</sup> No existe todavía un convenio a nivel europeo que permita quitar puntos por infracciones de circulación cometidas en el Espacio Económico Europeo.

<sup>2631</sup> Este artículo no es de aplicación a las infracciones cometidas con vehículos de terceros países que no pertenezcan a la Unión Europea, como es el caso de Andorra o San Marino.

<sup>2632</sup> El Considerando 7 de la Directiva señala que "para mejorar la seguridad vial en toda la Unión y garantizar el mismo trato a los conductores infractores, tanto residentes como no residentes, debe facilitarse la aplicación de la normativa con independencia del Estado miembro de matriculación del vehículo. Para ello, debe utilizarse un sistema de intercambio transfronterizo de información para determinados tipos de infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, con independencia de su carácter administrativo o penal con arreglo al Derecho del Estado miembro de que se trate, que dé acceso al Estado miembro de la infracción a los datos de matriculación de vehículos del Estado miembro de matriculación".

2. El tratamiento de los datos de carácter personal derivado del intercambio transfronterizo de información se efectuará conforme a lo dispuesto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal<sup>2633</sup>.

### Artículo 98. Infracciones<sup>2634</sup>.

El intercambio transfronterizo de información<sup>2635</sup> se llevará a cabo sobre las siguientes infracciones<sup>2636</sup> de tráfico<sup>2637</sup>:

- a) Exceso de velocidad<sup>2638</sup>.
- b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.
- c) No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.
- d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».
- e) Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.
- f) Conducción con presencia de drogas en el organismo.
- g) No utilización del casco de protección.
- h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.
- i) **El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles**<sup>2639</sup>.

<sup>2633</sup> a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección de Datos de Carácter Personal.

<sup>2634</sup> EUCARIS, (**EU**ropean **CAR** and driving license **I**nformation **S**ystem), es un sistema que comparte bases de datos nacionales y que permite conectar a las autoridades de tráfico de los diferentes países para que puedan compartir información sobre vehículos y permisos de conducción y otros datos relacionados con el transporte. Su propósito es luchar contra los robos de vehículos, los fraudes en los permisos y facilitar la comunicación de sanciones a conductores extranjeros.

<sup>2635</sup> El intercambio se hace sobre los titulares de los vehículos a través de sus placas de matrícula y no sobre los infractores ya que se desconocen. El titular tiene la obligación de identificar al conductor al recibir la carta de información.

Vemos que cuando se detiene al vehículo se actúa sobre el infractor y cuando no es así, se actúa sobre el titular.

<sup>2636</sup> La Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, no armoniza ni la naturaleza de la infracción ni las sanciones.

<sup>2637</sup> Vemos que existe un "numerus clausus" en las infracciones objeto de intercambio transfronterizo de información, por ello no se realiza el intercambio cuando se trate de estacionamientos indebidos en paradas de autobús, zonas de carga y descarga, estacionamiento reservado para discapacitados, etc. Llama la atención que no está incluida la conducción temeraria o conducir sin luces o si éstas no son adecuadas.

<sup>2638</sup> Es muy importante que se unifiquen las sanciones en toda Europa y que incluyan en la normativa a los países que no son miembros de la Unión Europea. Hoy los conductores españoles pueden llevarse grandes sorpresas al viajar por Europa. Así en Suiza si un conductor circula a 132 en una autopista limitada a 120, sería sancionado con 150 francos suizos de multa, pero el problema surge cuando no se paga en plazo, que allí es de 60 días, ya que el ilícito administrativo se transforma automáticamente en un ilícito penal. En caso de volver a cometer otra infracción en Suiza sin haber pagado la multa anterior podría suponerle problemas importantes al conductor.

<sup>2639</sup> Este apartado entró en vigor el 22.12.2021 mediante la Ley 18/2021.

## Artículo 99. Punto de contacto nacional<sup>2640</sup>.

1. Para el intercambio de información los puntos de contacto nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea podrán acceder al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, con el fin de llevar a cabo las indagaciones necesarias para identificar a los conductores de vehículos matriculados en España con los que se hayan cometido en el territorio de dichos Estados las infracciones contempladas en el artículo anterior.
2. El punto de contacto nacional será el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, que podrá acceder, con la finalidad prevista en este capítulo, a los registros correspondientes de los restantes Estados miembros de la Unión Europea<sup>2641</sup>.
3. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en su condición de punto de contacto nacional, tendrá las siguientes funciones:
  - a) Atender las peticiones de datos.
  - b) Garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de obtención y cesión de datos<sup>2642</sup>.
  - c) Garantizar la aplicación de la normativa de protección de datos de carácter personal<sup>2643</sup>.
  - d) Recabar cuanta información requieran los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros de la Unión Europea.
  - e) Elaborar los informes completos que deben remitirse a la Comisión **cada dos años desde el 6 de mayo de 2016, respecto de las infracciones relacionadas en las letras a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 98<sup>2644</sup>. Y desde el 19 de abril de 2023, y cada tres años desde esa fecha, respecto de la infracción recogida en la letra i) del artículo 98.**
  - f) Informar, en colaboración con otros órganos con competencias en materia de tráfico<sup>2645</sup>, así como con las organizaciones y asociaciones vinculadas a la seguridad vial y al

<sup>2640</sup> Lo que está señalado en rojo entró en vigor el 22.12.2001.

<sup>2641</sup> Seguramente debiera decir "del Espacio Económico Europeo".

<sup>2642</sup> Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

<sup>2643</sup> a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Protección de Datos.

<sup>2640</sup>

a) Exceso de velocidad.

b) Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.

c) No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.

d) No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».

e) Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.

f) Conducción con presencia de drogas en el organismo.

g) No utilización del casco de protección.

h) Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido.

<sup>2645</sup> Esto supone que todas las autoridades con competencia sancionadora en materia de infracciones de tráfico en España (Ayuntamientos, Comunidades Autónomas con competencias transferidas) podrán obtener los datos de vehículos con matrícula extranjera con los que se cometa alguna de las 8 infracciones de tráfico, que figuran

automóvil, a los usuarios de las vías públicas de lo previsto en este título a través de la página web [www.dgt.es](http://www.dgt.es).

En los **informes completos** al que se refiere **la letra e)** se indicará el número de búsquedas automatizadas efectuadas por el Estado miembro de la infracción, destinadas al punto de contacto del Estado miembro de matriculación, a raíz de infracciones cometidas en su territorio, junto con el tipo de infracciones para las que se presentaron solicitudes y el número de solicitudes fallidas. Incluirán asimismo una descripción de la situación respecto del seguimiento dado a las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, **o, en su caso, de impago de peajes, tasas o precios públicos**, sobre la base de la proporción de tales infracciones que han dado lugar a cartas de información **o notificaciones**.

4. <sup>2646</sup>El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico pondrá a disposición de los puntos de contacto nacionales de los demás Estados miembros los datos disponibles relativos a los vehículos matriculados en España, así como los relativos a sus titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo que se indican en el anexo VI.

#### **Artículo 100. Intercambio de datos.**

1. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, salvo que se constate que la petición de datos no es conforme a lo establecido en este capítulo, facilitará a los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico los datos relativos al propietario o titular del vehículo con el que se cometió la infracción en territorio nacional con un vehículo matriculado en otro Estado miembro de la Unión Europea, así como los relativos al propio vehículo que se encuentren disponibles en el registro correspondiente del Estado de matriculación, obtenidos a partir de los datos de búsqueda contemplados en el anexo V.
2. Las comunicaciones de datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

#### **Artículo 100 bis. Cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, tasas, o precios públicos**<sup>2647</sup>.

1. **En relación a la infracción prevista en la letra i) del artículo 98, y a los efectos de posibilitar la reclamación de los importes de peajes, tasas o precios públicos no abonados, el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, podrá facilitar a las entidades responsables de recaudar el peaje, tasa o precio público, los datos sobre los posibles responsables de los impagos producidos en territorio nacional, obtenidos mediante el procedimiento de búsqueda contemplado en el anexo V.**

**Los datos transferidos se limitarán a los estrictamente necesarios para la reclamación del importe de peaje, tasa o precio público adeudado. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico establecerá a tal fin el oportuno sistema de colaboración**

---

en el art. 98, en las vías de su competencia y lo podrán hacer a través de la Jefatura Central de Tráfico que habilita el cauce de comunicación con el resto de Registros europeos de vehículos.

<sup>2646</sup> Aquí vuelve a figurar el punto 3 en la publicación en el BOE y tendría que figurar el punto 4.

<sup>2647</sup> Se añadió por la Ley 18/2001 y entró en vigor el 22.12.2021. Este artículo versa sobre la cesión de datos a las entidades responsables de la recaudación de los peajes, y su procedimiento.

con las entidades responsables de la recaudación, para canalizar el suministro de los datos.

2. Los datos facilitados a la entidad cesionaria, solo podrán ser utilizados en el procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público adeudado, cualquiera que sea la vía de reclamación, debiendo ser suprimidos una vez haya sido recuperado el importe de peaje, tasa o precio público adeudado y, en todo caso, transcurrido un plazo de tres años desde que dichos datos fueran facilitados, salvo que existiera en curso un procedimiento judicial.

En este caso, el procedimiento para la obtención del importe de peaje, tasa o precio público, se ajustará a lo previsto en el artículo 101, siendo la entidad cesionaria la responsable de la ejecución del mismo.

3. El cumplimiento de la orden de pago emitida por la entidad cesionaria, pondrá fin al procedimiento de reclamación del importe del peaje, tasa o precio público impagado.
4. Las comunicaciones de estos datos se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, de acuerdo con las especificaciones técnicas que establezca el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

#### Artículo 101. Notificaciones<sup>2648</sup>.

1. A partir de los datos suministrados por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los órganos competentes para sancionar en materia de tráfico<sup>2649</sup> podrán dirigir al presunto autor de la infracción una **notificación en relación a las infracciones previstas en el artículo 98**. A tal efecto, podrán utilizar **los modelos previstos** en el anexo VII.
2. **Las notificaciones se enviarán** al presunto infractor en la lengua del documento de matriculación del vehículo si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado de matriculación<sup>2650</sup> en otro caso.
3. **Las notificaciones deberán** efectuarse personalmente<sup>2651</sup> al presunto infractor.

#### Artículo 102. Documentos.

<sup>2648</sup> Este artículo se modificó por la Ley 18/2001 y entró en vigor el 22.12.2021.

Se publicó en aplicación de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (DOUE núm. L 68, de 13 de marzo), en su artículo 5) -carta de información sobre las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial-, establece que: "Cuando el Estado miembro de la infracción decida incoar dichos procedimientos -derivados de la infracción-, informará debidamente, de conformidad con la legislación nacional, al propietario, al titular del vehículo o a cualquier otra persona identificada como presunta autora de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Esta información incluirá, según proceda conforme a su legislación nacional, las consecuencias jurídicas de la infracción en el territorio del Estado miembro de la infracción con arreglo a su Derecho".

<sup>2649</sup> No estaría de más que añadiese: "del país de la UE donde se haya cometido la infracción".

<sup>2650</sup> La Directiva (UE) 2015/413 establece en su art. 5.3): " En caso de que el Estado miembro de la infracción decida incoar procedimientos derivados de las infracciones de tráfico en materia de seguridad vial enumeradas en el artículo 2, el Estado miembro de la infracción, con vistas a garantizar el respeto de los derechos fundamentales, enviará la carta de información en la lengua del documento de matriculación del vehículo, si se tiene acceso al mismo, o en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de matriculación"

<sup>2651</sup> No debiera decir "personalmente" ya que parece indicar que si no la recibe "personalmente" no se puede dar por notificada.

En los procedimientos sancionadores que se incoen como resultado del intercambio de información previsto en esta disposición<sup>2652</sup>, los documentos<sup>2653</sup> que se notifiquen al presunto infractor se enviarán en la lengua del documento de matriculación del vehículo o en uno de los idiomas oficiales del Estado de matriculación<sup>2654</sup>.

## CAPÍTULO VI

### Medidas provisionales<sup>2655</sup> y otras medidas

#### Artículo 103. Medidas provisionales<sup>2656</sup>.

**El órgano competente que haya ordenado la incoación del procedimiento sancionador podrá adoptar mediante acuerdo motivado y en cualquier momento de la instrucción, las medidas provisionales<sup>2657</sup> que aseguren la eficacia de la resolución final que pudiera recaer<sup>2658</sup>.**

<sup>2652</sup> Debería decir "en el artículo 100 de esta Ley".

<sup>2653</sup> Las notificaciones deben contener igualmente los detalles de la infracción, así como los artículos infringidos de la ley nacional, la sanción, el período de pago y los medios de pago, y la posibilidad de presentar recursos en caso de estar en desacuerdo.

En Francia está establecido que, en el caso de cometerse la infracción con un vehículo de alquiler sin conductor, el conductor debe pagar, además de la sanción, los gastos administrativos en que incurra la empresa de alquiler.

<sup>2654</sup> Esto implica que los Estados tienen que contar con formularios en numerosos idiomas en los que puedan poner los datos del titular del vehículo.

<sup>2655</sup> La ley contempla dos, que son la inmovilización del vehículo (artículo 104) y la retirada y depósito del vehículo (artículo 105).

<sup>2656</sup> La ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, indica en su exposición de motivos que se cambia el nombre a las "medidas cautelares" que pasan a ser "medidas provisionales" aunque en el artículo 1 y el 111 sigue figurando el término "medidas cautelares".

<sup>2657</sup> La ley 18/2009 de modificación de la LTSV en materia sancionadora, tal y como dice su exposición de motivos, revisó en profundidad el tema de las medidas provisionales (antes cautelares) y en la redacción actual no aparece entre dichas medidas la posibilidad de que el agente proceda a la retirada del permiso de conducir, decisión que corresponde al Jefe Provincial de Tráfico en vía administrativa. El procedimiento para declarar la pérdida de vigencia o la suspensión cautelar del permiso o licencia, una vez recibida la copia de la denuncia y el informe motivado del agente figura en los artículos 34 al 39 del Reglamento General de Conductores.

Si el agente considerase que se trata de una infracción penal, el art. 385 bis del Código Penal considera al vehículo como **instrumento del delito** y el art. 764.4) LECrim le permite al juez además de la intervención del vehículo, también la del permiso de conducción, que además comporta el requerimiento al investigado o encausado para que se abstenga de conducir vehículos de motor, en tanto subsista la medida ... permiso y vehículo que ya se le habían incautado de manera preventiva por la Policía Judicial en base al art. 770 LECrim, en el que se señala que "la policía judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos (en caso de que revista caracteres de delito, de acuerdo a lo señalado en el artículo 769) y realizará las siguientes diligencias: "6. Intervendrá, de resultar procedente, el vehículo y retendrá el permiso de circulación del mismo y el permiso de conducir de la persona a la que se impute el hecho". Todo ello puede acabar derivando en una condena con **decomiso del vehículo de acuerdo al art. 803.ter) LECrim**.

El art. 764 LECrim busca asegurar tanto la responsabilidad pecuniaria como la prevención de males mayores. En cambio, el art. 770.6ª) LECrim tiene como objetivo que la policía judicial asegure el instrumento del delito.

Tengamos en cuenta que el art. 4 de la Directiva 2014/42/UE, estable en su apartado 1, lo siguiente: "Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para poder proceder al decomiso, ya sea total o parcial, de los instrumentos y del producto del delito, o de bienes cuyo valor corresponda a dichos instrumentos o producto, previa resolución penal firme condenatoria que podrá ser también resultado de un procedimiento tramitado en ausencia del acusado".

<sup>2658</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en su artículo 56 -Medidas provisionales-, dispone:

*"1. Iniciado el procedimiento, el órgano administrativo competente para resolver, podrá adoptar, de oficio o a instancia de parte y de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, si existiesen elementos de juicio suficientes para ello, de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.*

*2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda.*

*En todo caso, dichas medidas quedaran sin efecto si no se inicia el procedimiento en dicho plazo o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso acerca de las mismas.*

*3. De acuerdo con lo previsto en los dos apartados anteriores, podrán acordarse las siguientes medidas provisionales, en los términos previstos en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil:*

- a) Suspensión temporal de actividades*
- b) Prestación de fianzas*
- c) Retirada o intervención de bienes productivos o suspensión temporal de servicios por razones de sanidad, higiene o seguridad, el cierre temporal del establecimiento por estas u otras causas previstas en la normativa reguladora aplicable.*
- d) Embargo preventivo de bienes, rentas y cosas fungibles computables en metálico por aplicación de precios ciertos.*
- e) El depósito, retención o inmovilización de cosa mueble.*
- f) La intervención y depósito de ingresos obtenidos mediante una actividad que se considere ilícita y cuya prohibición o cesación se pretenda.*
- g) Consignación o constitución de depósito en las cantidades que se reclamen.*
- h) La retención de ingresos a cuenta que deban abonar las Administraciones Públicas.*
- i) Aquellas otras medidas que, para la protección de los derechos de los interesados, prevean expresamente las leyes, o que se estimen necesarias para asegurar la efectividad de la resolución.*

*4. No se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por las leyes.*

*5. Las medidas provisionales podrán ser alzadas o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción. En todo caso, se extinguirán cuando surta efectos la resolución administrativa que ponga fin al procedimiento correspondiente".*

<sup>2659</sup> Al limitar las causas de inmovilización parece que los agentes no pueden inmovilizar por otras causas que no figuran en el artículo y eso les obliga a interpretarlo para poder incluir otras conductas.

El artículo 12.4 del Reglamento General de Conductores que se ocupa de la vigencia de los permisos y licencias señala que “El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente” y sin embargo, no figura como causa de inmovilización, así que el agente se vería obligado a decir al denunciado que el vehículo no queda inmovilizado pero que no le va a permitir que lo conduzca, lo que parece sorprendente.

Habiendo desaparecido como medida provisional en el TRLTSV la intervención administrativa del permiso de conducir, no debiera ser posible su incautación ya que un reglamento no debe disponer una medida tan drástica si ha dejado de estar tipificada en la Ley.

También si una persona muestra que carece de las condiciones psicofísicas adecuadas para conducir no se le puede inmovilizar y si no aparece otra persona que lo pueda conducir entonces lo tendría que llevar una grúa.

Tampoco parece que pueda inmovilizarse un vehículo si el conductor no realizó un curso de reeducación y sensibilidad vial.

El art. 12.7 del TRLTSV señala: “No pueden circular por las vías objeto de esta ley los vehículos con niveles de emisión de ruido superiores a los reglamentariamente establecidos, emitiendo gases o humos en valores superiores a los límites establecidos, ni cuando hayan sido objeto de una reforma de importancia no autorizada” y el apartado h) de este artículo que estamos examinando dice “El vehículo supere los niveles de gases, humos y ruido permitidos reglamentariamente según el tipo de vehículo” con lo cual vemos que se han olvidado de incluir como motivo de inmovilización “circular con un vehículo que haya sido objeto de una reforma (de importancia) no autorizada” aunque dado que el art. 12.7 prohíbe que circule, se entiende que también sería causa justificada para que se inmovilice.

Tampoco contempla la inmovilización si la carga sobrepasa del vehículo o carece de la señal V-20 cuando está obligado a señalizar la carga con la misma.

<sup>2660</sup> Debía indicarse que a los ciclos se les aplica este artículo.

<sup>2661</sup> Este artículo enumera los once supuestos en que se puede aplicar y exige para su aplicación que exista al menos una presunta infracción. Debiera aclararse reglamentariamente como se debe proceder para efectuar la inmovilización. La ATGC a diferencia de muchas policías locales no puede disponer de una grúa para trasladar el vehículo si juzga que inmovilizarlo en el lugar en que se detectó la infracción entraña un riesgo para el resto de los conductores y por ello se ve obligada a “negociar” con el conductor el lugar donde se va a proceder a la inmovilización.

Si el conductor no respeta la inmovilización decretada por el agente, éste lo denunciará administrativamente por el art. 143 del RGCir. Al hacer la inmovilización el agente expondrá el motivo de esta medida.

<sup>2662</sup> Este artículo está relacionado con los art. 105, 106 y 109 del RGCir, que no están bien redactados. Así el art. 105 RGCir señala: “**1. Todo vehículo que, por cualquier circunstancia, se encuentre inmovilizado entre la puesta y la salida del sol (de noche) o bajo las condiciones** a que se refiere el artículo 106 (visibilidad insuficiente, que puede suceder durante el día), en (la) calzada o arcén de una vía, deberá tener encendidas las luces de posición y, en su caso (si mide > 2,10 m de ancho), las de gálibo.”

Por ello **todos los vehículos inmovilizados** por estar parados o estacionados (definiciones 81 y 82 del Anexo I TRLTSV), **tendrán que tener siempre, de noche, o en condiciones de escasa visibilidad, encendidas las luces de posición** y, sin embargo, el propio art. 105 RGCir solo obliga a esto en travesías insuficientemente iluminadas, en la calzada o el arcén, a los vehículos que estén parados o estacionados (art. 105.2 RGCir) y limita esa obligación, en el resto de las vías urbanas, a los vehículos estacionados, excluyendo a los que se encuentren realizando una parada (art. 105.3 RGCir), cuando no puedan ser distinguidos por otros usuarios a una distancia suficiente.

En el apartado 4 del art. 105, dispone que “La inmovilización, la parada o el estacionamiento (estos dos últimos sobrarían porque son también inmovilizaciones) de un vehículo sin alumbrado en situaciones de falta o disminución de visibilidad tendrán la consideración de infracciones graves” con lo cual también un vehículo que estuviese en situación de parada, sin las luces de posición conectadas, en una vía urbana, que no fuese travesía, también podría ser denunciado si entendemos que no ser visible a una distancia suficiente equivale a “falta o disminución de la visibilidad”.

En las inmovilizaciones, el art 105 RGCir exige que en (la) calzada o arcén de una vía, un vehículo inmovilizado, de noche, **tenga encendidas las luces de posición** y luego en el art. 109.2.c) RGCir establece que “Cuando la inmovilización tenga lugar en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente

1. Los agentes de la autoridad<sup>2663</sup> encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas **podrán**<sup>2664</sup> proceder a la **inmovilización del vehículo**<sup>2665</sup> como consecuencia de presuntas infracciones<sup>2666</sup> a lo dispuesto en esta ley, cuando<sup>2667</sup>:

a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular<sup>2668</sup>, bien por no haberla obtenido<sup>2669</sup>, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de

---

la visibilidad, se deberá señalar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia, si se dispone de ella, y, **en su caso (es decir, de noche o con poca visibilidad)**, con las luces de posición.”

<sup>2663</sup> Aquí, dice “agentes de la autoridad” mientras que en el 105.1 indica “autoridad”.

<sup>2664</sup> Indica que la inmovilización no es obligatoria. Este artículo contempla once supuestos en los cuales los agentes de la autoridad pueden proceder a la inmovilización del vehículo para lo cual se requiere, como presupuesto de partida, la concurrencia de una infracción a las normas establecidas en el TRLTSV, al menos en grado de tentativa.

<sup>2665</sup> Además de los motivos que figuran en este artículo debemos tener en cuenta que los art. 59 y 61 TRLTSV prohíben la conducción de vehículos a motor y ciclomotores sin autorización administrativa y el artículo 87.5 TRLTSV dispone que cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el Agente fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e inmovilizarlo en el lugar indicado por el Agente denunciante.

Como se ve ambas situaciones son motivo también de inmovilización, y en ambos casos los agentes están obligados a inmovilizar el vehículo, y debieran haber figurado en este artículo al elaborar el texto refundido.

<sup>2666</sup> El “Codice della Strada” italiano establece con claridad que la inmovilización o la retirada del vehículo son sanciones administrativas accesorias de las que corresponden por las infracciones que provocan la inmovilización.

<sup>2667</sup> Se le puede denunciar también por el artículo 10.2) del TRLTSV (obligatoriedad de comprobar que las matrículas son legibles) o por el art. 25 y el Anexo XVIII.3) del RGV que se ocupan de las placas de matrícula.

<sup>2668</sup> Un conductor que circule con un vehículo para el que no ha tramitado su transferencia dentro del plazo estipulado además de ser denunciado por ese motivo podría ser objeto de inmovilización, aunque dado que esta medida provisional se reserva para casos graves, normalmente se le dejaría seguir circulando, sobre todo si tiene el justificante del contrato de compra del vehículo.

Se suele actuar de la misma forma con los vehículos que no tienen al día la ITV.

También se denunciaría al conductor que circulase con un vehículo registrado a nombre de una persona fallecida, sin haber notificado a la JPT esa circunstancia dentro del plazo máximo establecido, de 90 días.

<sup>2669</sup> Debía aclarar que este apartado se aplicaría cuando fuese obligatoria la autorización. Esta norma tal como está redactada permite inmovilizar a un ciclo o a un patinete eléctrico que no esté homologado.

vigencia<sup>2670</sup>, o se incumplan las condiciones de autorización<sup>2671</sup> que habilita su circulación<sup>2672</sup>.

<sup>2670</sup> En este apartado el TRLTSV, repite el contenido del artículo 66.3, y vuelve a limitar las situaciones en que un vehículo puede ser inmovilizado en relación con la autorización administrativa para circular. Debía haber añadido después de “pérdida de vigencia”, el texto “u otro motivo contemplado legal o reglamentariamente”.

Recordemos que en el caso de los conductores que vienen a residir a España, la Ley 38/92 de Impuestos Especiales en su artículo 65.1 señala que el plazo de matriculación para un vehículo usado por un residente en nuestro país es de 30 días desde el inicio de su utilización en España y de 60 si es por cambio de residencia del titular (extranjero de la UE con vehículo de su país que se viene a residir a España).

La Disposición Adicional Primera de esa ley, apartado 4, señala que, transcurrido el plazo de 60 días, si no ha sido matriculado se procederá a levantar un acta informándole que dispone de 5 días para hacerlo. Superado el periodo de 5 días y detectado el vehículo sin matricular, procede inmovilizarlo y denunciarlo (art. 1.2 RGV) por carecer de permiso de circulación.

<sup>2671</sup> El Escrito-Directriz SGON 03/11 de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad (aunque firmado por el Subdirector General de Normativa y Recursos) sobre renovación del permiso de circulación con ITV caducada, establece: “La puesta en común de todos estos preceptos puede resumirse en el hecho de que la autorización administrativa que ampara la circulación de un vehículo (permiso de circulación) únicamente es válida si aquel se encuentra al corriente de la inspección técnica... es por ello, que desde el día 20-12-2011, todos los permisos que se impriman llevarán la siguiente leyenda **“Documento válido si acompaña ITV en vigor”**”.

Si bien desde el año 2013, las estaciones de ITV venían anotando los kilómetros de los vehículos usados inspeccionados, de acuerdo con la Orden IET/562/2013, de 8 de abril, por la que se modifica el anexo IV del Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos, cuyos datos pasaban a un fichero de la Dirección General de Tráfico, se ha oficializado en aplicación a la Directiva 2014/45/EU y en consecuencia, la DGT ha modificado los permisos de circulación, añadiéndoles tanto el kilometraje marcado durante la inspección, **como la inclusión de la fecha de caducidad de la ITV en el permiso de circulación**. Esta modificación que pretende aportar transparencia a los ciudadanos que estén interesados en la adquisición de vehículos de segunda mano entró en vigencia el 15 de enero 2015. Se basó en lo dispuesto en el Anexo I de la Directiva 1999/37/CE del Consejo de 29 de abril de 1999 (versión consolidada) relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. En el caso de que en el momento de la expedición de un permiso de circulación (como consecuencia de una solicitud de cambio de titularidad o duplicado), el titular observe que la fecha de caducidad de la ITV es incorrecta, podrá solicitar la actualización, así como la expedición de un duplicado (en este caso no procede aplicar tasa).

**La inclusión de la fecha de caducidad de la ITV en el permiso de circulación** no implicará que, una vez superada la misma, el interesado deba solicitar un duplicado del permiso de circulación, pues la vigencia se consigna en la Tarjeta de Inspección Técnica, que debe acompañar al permiso de circulación.

Es decir, que los permisos de circulación actuales llevan las siguientes tres observaciones: documento válido si acompaña ITV en vigor, kilometraje anotado durante la inspección y fecha de caducidad de la ITV.

Por lo tanto, el permiso de circulación no será válido si el vehículo no tiene la ITV en vigor, es decir, **si se incumplen las condiciones de la autorización que habilita su circulación**.

Por ello, legalmente se podría inmovilizar. Se denunciaría inicialmente por carecer de ITV, y después en virtud del art. artículo 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015:

“I) Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o **incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación**”.

No hay que confundir esto con lo que figura en la Disposición adicional primera del RGV: “Circulación con incumplimiento de las condiciones técnicas”, en la que se establece que la circulación de un vehículo incumpliendo las condiciones técnicas contempladas en este Reglamento, cuando suponga un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la iniciación del correspondiente expediente sancionador.

Las condiciones técnicas, que son distintas de las condiciones de la autorización administrativa, se regulan en el TÍTULO II, CAPÍTULO II, del RGV. Para este caso sería de aplicación el siguiente apartado del art. artículo 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015:

“II) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial”. Como es el caso de las ITV negativas, en las que se han constatado las incidencias graves y contrarias a las condiciones técnicas.

Puede darse el caso que un vehículo esté con la ITV en vigor y no reúna las condiciones técnicas.

2673 (El vehículo carezca de matrícula o le falte alguna).

En ambos casos procede la inmovilización del vehículo por infracción del artículo 77 del Real Decreto Legislativo 6/2015, en concordancia con el 104.1.a) y b), respectivamente. 2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó. Y en su caso, la aplicación del art. 105. Retirada y depósito del vehículo. 1. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe en los siguientes casos:

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización.

**Si se quiere salir de dudas, se debe consultar el art 6.9 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos:** “En los casos de incumplimiento de lo establecido en materia de inspecciones en el artículo 4 y en este mismo artículo, y **sin perjuicio de la denuncia que habrán de formular por las infracciones correspondientes, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico** en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas concederán al titular o arrendatario a largo plazo del vehículo **un plazo de 10 días para someter al mismo a inspección técnica. Trascurrido el plazo indicado sin que se hubiera acreditado la presentación del mismo a la citada inspección**, la Jefatura de Tráfico **iniciará (está obligada) el procedimiento para acordar la baja de oficio del vehículo”.**

Por lo tanto, para el inicio del procedimiento de baja han de darse: 1º la infracción, y 2º el transcurso de los 10 días. Si concurren los dos requisitos, queda la vía expedita para iniciar la baja de oficio, y una vez declarada, ya se puede aplicar el artículo 104 sobre inmovilización del TRLTSV.

Pero aun estando declarada la baja de oficio por tráfico, los agentes de la autoridad **podrán**, inmovilizar o no. Si se va a inmovilizar, habría que volver a denunciar por el art. artículo 77.I) del Real Decreto Legislativo 6/2015, por circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente.

Las denuncias se formularán en base a lo dispuesto en el art. 76 TRLTSV que dispone: “Son infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

o) Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, salvo que sea calificada como muy grave, **así como las infracciones relativas a las normas que regulan la inspección técnica de vehículos.**

Habrà de esperar los 10 días, o el tiempo prudente y constatado para el caso de superar los días. Si persiste la infracción se aplicará el art. artículo 77.I) del Real Decreto Legislativo 6/2015, circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente, con una autorización que no sea válida por no cumplir los requisitos exigidos reglamentariamente, o **incumpliendo las condiciones de la autorización administrativa que habilita su circulación.**

Y ya se podrá aplicar el 104.1.a), referente a la inmovilización del vehículo, y si viene al caso, hasta la retirada.

<sup>2672</sup> Si un vehículo es objeto de una reforma no autorizada (véase el artículo 12.7) se le puede denunciar e inmovilizar por el art. 104, apartado b) si el agente considera que la reforma supone graves deficiencias para la seguridad del vehículo (también, si esas deficiencias son a causa de una colisión) o por el apartado a) por no ajustarse al modelo tipo homologado que permitió su puesta en circulación.

También es de aplicación a los vehículos que circulan amparados en autorizaciones complementarias y que no cumplen los requisitos de la propia autorización.

El Escrito de la Subdirección General de Normativa y Recursos de la Dirección General de Tráfico, de fecha 14 de febrero de 2007, sobre el procedimiento a seguir con respecto a vehículos con matrículas temporales extranjeras, indica que procederá su inmovilización si se vuelve a parar el vehículo (la primera vez se le indica que dispone de un plazo de 5 días para efectuar el pago ante la agencia tributaria correspondiente o acreditar la exención del mismo) y se constata que ha rebasado ese cómputo de días (30 días siguientes al inicio de su utilización en España + 5) sin haber satisfecho el IEDMT o acreditar su exención, denunciándolo por infracción muy grave al artículo 1 del RGV.

Esto fue complementado, posteriormente, mediante la Instrucción 08/S-103, de 01.12.2008, de la DGT donde se indica que no procede la formulación de denuncias por circular con vehículos que porten placa de matrícula provisional (profesional o temporal) expedida por otro Estado miembro de la Unión Europea, siempre que se encuentre dentro de su período de validez.

<sup>2673</sup> Parece no contemplar la inmovilización si se carece de una o de ambas placas de matrícula, si son irregulares o no son legibles, aunque en este artículo (104.1a TRLTSV) podemos leer: “o se incumplan las condiciones de autorización que habilita su circulación” y además el art. 68.1 TRLTSV señala: “Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula...”

No estaría mal que se estableciese en otro apartado la inmovilización por este motivo. Algunos países, como Chile, incluyen este motivo de inmovilización en su ley de tránsito.

**b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial<sup>2674</sup>.**

<sup>2675</sup> (Reformas en vehículos)

---

<sup>2674</sup> Basándose en este apartado se puede inmovilizar un vehículo si presenta anomalías que constituyen un riesgo especialmente grave para los demás usuarios: si las luces están averiadas, si el sistema de frenado funciona defectuosamente, si se observan daños en la carrocería visiblemente graves, incluido el caso de que por haber sufrido daños tras un accidente no pueda circular o bien porque tiene la ITV negativa, o incluso si no ha corregido los fallos en el período otorgado por la estación ITV tras una inspección desfavorable.

También si ha sido denunciado el conductor por no pasar la ITV y en el plazo de 10 días no acude a una Estación ITV y la Jefatura Provincial de Tráfico da de baja el vehículo, se puede proceder a la inmovilización. Lo que no está prevista es la inmovilización por el hecho de no pasar la ITV.

<sup>2675</sup> Entre las causas tasadas que justifican la inmovilización no existe el haber efectuado reformas en los vehículos sin autorización. Sólo se podría inmovilizar si esas reformas constituyesen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

Aunque no está establecido de forma clara, debemos entender que los defectos que observen los agentes serán graves o muy graves de acuerdo a como serían considerados en la estación ITV si fuese el vehículo a revisión.

Los agentes de tráfico debieran llevar el **“Manual de Reformas de Vehículos”** en la tableta, o en papel para poder valorar las reformas efectuadas.

El RD 866/2010, que regula la tramitación de reformas en los vehículos, establece en su art. 8.1 la obligación de pasar una ITV extraordinaria, en el plazo máximo de 15 días después de realizada la reforma, con la documentación exigida para su autorización.

De acuerdo con lo dispuesto en el Anexo I de ese RD, se consideran reformas de vehículos las modificaciones relativas a las funciones siguientes:

1. Identificación.
2. Unidad motriz.
3. Transmisión.
4. Ejes.
5. Suspensión.
6. Dirección.
7. Frenos.
8. Carrocería.
9. Dispositivos de alumbrado y señalización.
10. Uniones entre vehículos tractores y sus remolques o semirremolques.
11. Modificaciones de los datos que aparecen en la tarjeta de ITV.

**c) <sup>2676</sup>El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección<sup>2677</sup> o de los dispositivos de retención infantil<sup>2678</sup>, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas<sup>2679</sup>.**

<sup>2680</sup> (Animal que no va sujeto).

---

<sup>2676</sup> Es llamativo que no se inmovilice un vehículo cuando viajen pasajeros en él sin cinturón de seguridad por carecer del número suficiente. Así en el punto g) de este artículo si viajasen más pasajeros de los permitidos, pero no superasen el 50% de las plazas autorizadas, excluido el conductor, no procedería la inmovilización del vehículo y tampoco el agente le podría impedir seguir conduciendo por carecer de suficientes cinturones de seguridad.

El Código de Circulación brasileño señala que se inmovilizará un vehículo si no se lleva abrochado el cinturón de seguridad, pero que se levantará la inmovilización tan pronto como lo abroche. En España es infracción grave no llevarlo puesto, pero no es motivo de inmovilización. Si sería motivo de inmovilización, de acuerdo con el apartado b) carecer de cinturón.

<sup>2677</sup> Si, por ejemplo, el conductor de un ciclomotor lleva el casco en el codo, tendría que ser inmovilizado ya que "no hace uso" del casco, pero vemos que el punto 2 de este artículo dice que la inmovilización "se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó".

<sup>2678</sup> Debiera añadir "o carezca de los mismos o no sean adecuados". Dado que la Ley no obliga a inmovilizar el vehículo, en este caso los agentes, al estar menores por medio, suelen evitar la inmovilización ya que, algunas veces, los padres o uno de ellos pretenden que los agentes se queden a cargo del menor mientras van a buscar o tratan de conseguir una silla para el niño y puede ocurrir que sea domingo o festivo y, por ello los comercios estén cerrados, o también que estén alejados de su domicilio o de un lugar donde adquirirla o conseguirla.

<sup>2679</sup> Indica que sea cual sea la circunstancia, incluso el transporte de un menor en un remolque, no se puede inmovilizar una bicicleta. En este caso la infracción al no estar tipificada expresamente, es leve. Si la infracción la cometiese un menor serían responsables solidarios de la sanción económica impuesta, por este orden: el propio menor, sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o, de hecho, tal como señala el art. 69.1 a) de esta Ley. Como el artículo se refiere a inmovilización de vehículos hubiera quedado mejor si dijese "no se aplicará a las bicicletas" o mejor aún "a los ciclos".

<sup>2680</sup> Este artículo y el RGCir se han olvidado de los animales que no van sujetos y que pueden interferir en la conducción. Debía haberse contemplado la posibilidad de inmovilizar el vehículo hasta que el conductor consiga un sistema adecuado de sujeción del animal.

d) Se produzca la negativa<sup>2681</sup> a efectuar las pruebas<sup>2682</sup> a que se refiere el artículo 14.2 y 3<sup>2683</sup> o cuando éstas arrojen un resultado<sup>2684</sup> positivo<sup>2685</sup>.,

<sup>2681</sup> Véanse las siguientes sentencias del Tribunal Supremo:

**STS 210/2017.** El Pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo ha establecido que **la negativa del conductor a someterse a una segunda prueba de alcoholemia**, tras ser requerido para ello por el agente de la autoridad después de haber dado positivo en el primer test, constituye delito del artículo 383 del Código Penal (que castiga con pena de 6 meses a 1 año de prisión la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de la tasa de alcoholemia). La sentencia destaca que las dos mediciones de alcohol deben considerarse **dos fases de una única prueba**, y resalta que la segunda no es sólo garantía de los derechos del conductor, sino también del sistema, por lo que es obligatoria y no potestativa del afectado.

El alto tribunal explica que la negativa a la primera medición es muestra de una rebeldía mayor y por tanto podrá merecer una penalidad mayor. Pero esta apreciación no lleva a expulsar del tipo penal lo que también es una negativa pues la prueba no puede realizarse en su integridad cuando el sometido a ella se niega a su segunda fase, sin la que la prueba no se puede considerar finalizada. Aunque la gravedad de esta negativa está atemperada.

**STS 419/2017.** El Pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, ha establecido que **es compatible la condena simultánea por el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas y por el delito de negativa a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia** a requerimiento de agente de la autoridad, al considerar que no vulnera el principio de proporcionalidad ni el principio 'non bis in ídem', que impide castigar dos veces a una persona por un mismo hecho. La Sala subraya que el legislador ha considerado la punición acumulada de ambos tipos penales como necesaria "para reforzar con una mayor eficacia la tutela penal de los importantes bienes jurídicos personales que están detrás de los riesgos de la circulación vial, según se acredita mediante las cifras negras que reiteradamente publica la Dirección General de Tráfico".

<sup>2682</sup> Se aplica a todo tipo de vehículos, lo que permite también inmovilizar bicicletas y demás ciclos. La Sentencia 773/2010 de 16.06.2010 de la Sección 23, de la Audiencia Provincial de Madrid, absolvió del delito de negativa a realizar el alcoholtest a un conductor que había pasado un semáforo en rojo y que huyó del lugar mientras los agentes esperaban que llegase un equipo policial equipado convenientemente para hacer la prueba. La Sala entendió que cuando el acusado huyó del lugar, ningún agente le había ordenado aún soplar en el etilómetro pues no estaban listos ni los medios ni las personas que debían efectuar dicha prueba. Por ello no se habría producido una conducta decidida y terminante dirigida a impedir el cumplimiento de lo dispuesto, de manera clara y tajante a la vez, por la autoridad competente. En este caso, no hubo requerimiento previo, porque **quien podía ordenar la práctica de la prueba de alcoholemia no había llegado aún al lugar** y, encontrándose el acusado y los agentes de Policía a la espera del equipo encargado de realizar la prueba de alcoholemia, el acusado huyó.

En Bélgica desde el 01.10.2017 el juez puede retirar el permiso de conducir vehículos a cualquier conductor que haya sido denunciado por consumo de drogas o alcohol, aunque estuviera conduciendo un vehículo para el que no se necesita autorización administrativa.

<sup>2683</sup> Sobre bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.

<sup>2684</sup> El texto modificado pasó a ser el art. 14 del texto refundido (el actual TRLTSV que estamos comentando), por lo que lo que allí decían los fiscales sigue teniendo validez. No se debe confundir con el Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial que es sobre la aplicación de los nuevos conceptos de imprudencia grave y menos grave del Código Penal reformado en 2015. Es decir, es un tema distinto.

Los criterios de interpretación propuestos por la fiscalía, (adaptados al TRLTSV) son los siguientes:

- a) La exención prevista en el actual art. 14.1 TRLTSV de que las sustancias "se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica" carece de relevancia jurídico-penal en el delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas y estupefacientes y sustancias psicotrópicas del art. 379.2 CP.
- b) La nueva regulación en el art. 14 TRLTSV no deroga las exigencias específicas del artículo 796.1.7ª) LECrim, en relación con la necesidad de formación específica de los agentes y de laboratorio homologado para la práctica de la analítica confirmatoria, que seguirán siendo de aplicación en el proceso penal. Igual cabe decir de la doble obligación de someterse al test indiciario salival y, en caso de resultado positivo o presencia de signos, facilitar saliva en cantidad suficiente, de suerte que el incumplimiento de cualquiera de las dos obligaciones seguirá constituyendo delito del art. 383 CP, en consonancia con los criterios mantenidos en la Circular 10/2011 FGE. Desde que se inicia el control para la detección de drogas han de aplicarse íntegramente las prescripciones del precepto citado que es de preferente aplicación sobre el art. 14.3 TRLTSV.
- c) Mantiene vigencia la Conclusión V de las Jornadas de Fiscales Delegados de 2012 de manera que, en los supuestos del actual art. 21.a), b) y c) RGCir. (accidente, síntomas evidentes o conducción irregular), e infracción de normas, con exclusión del art. 21.d) RGCir (programas de controles preventivos), la presencia de signos externos y evidentes de consumo que constituyan base indiciaria suficiente de comisión de un delito

---

del art. 379.2 CP cumplen el requisito de las "razones justificadas" a que elude el actual art. 14.3 -segundo párrafo- TRLTSV para que, ante la carencia de dispositivos de detección salival "in situ", se acuda a la medida subsidiaria y con cobertura legal de los reconocimientos médicos y, en su caso, análisis clínicos.

- d) Dada la remisión expresa del propio art. 379.1.7 LECrim a las normas de seguridad vial, se puede interpretar válidamente que el art. 14.5 complementa en materia de prueba de contraste a aquel precepto y que también en el ámbito del proceso penal esta consistirá preferentemente en análisis de sangre salvo causas excepcionales debidamente justificadas.

<sup>2685</sup> Art. 25 del RGCir. Los términos "positivo" y "negativo" en términos de salud son muy poco explícitos y la simple presencia de alcohol en el organismo ya es un resultado "positivo", por ello debiera indicar "por encima de los porcentajes admisibles de presencia de alcohol en sangre o aire espirado".

Una vez inmovilizado el vehículo a causa de la presencia en el conductor de un porcentaje de alcohol en aire espirado superior al reglamentariamente autorizado, se permite que el vehículo pueda ser conducido por un acompañante u otra persona que esté en condiciones de hacerlo o por el propio conductor si ha transcurrido un tiempo suficiente y si supera una nueva prueba efectuada por los agentes. Lo que no está claro es que un conductor al que le han sido detectadas drogas en el organismo pueda conducir transcurrido cierto tiempo ya que las drogas permanecen mucho más tiempo en el organismo que el alcohol.

La fundación "Línea Directa" en su III premio "Emprendedores y Seguridad Vial" declaró finalista a la entidad "Ángeles al volante" que ofrece un servicio mediante el cual una pareja de conductores profesionales va hasta el establecimiento (restaurante, bar, discoteca, calle, carretera...) desde donde ha llamado el cliente y se encarga de llevarlo a él y a sus amigos hasta sus domicilios.

La Instrucción 2015/S-137 de la DGT, de 29 de abril, sobre "Criterios de actuación en procedimientos sancionadores tramitados como consecuencia de infracciones en materia de alcohol/drogas", indica "...la comprobación de la presencia de drogas no debiera hacerse antes de 2 horas de la realización de la prueba indiciaria".

Aunque no lo aclara, la comprobación de que la presencia de drogas que afectan a la conducción debe volver hacerse con un test salival y es difícil que en dos horas haya desaparecido cualquier traza de drogas en el organismo.

e) <sup>2686</sup>El vehículo<sup>2687</sup> carezca<sup>2688</sup> de seguro<sup>2689</sup> obligatorio<sup>2690</sup>.

<sup>2686</sup> Ver: Instrucción 04/S-71, de 18 de febrero de 2004, relativa al asunto: "Sanción de depósito por circular con un vehículo careciendo su conductor de permiso o licencia de conducción o sin seguro obligatorio"; Instrucción 08N-77; S-101 "Instrucciones sobre actuación en caso de no poseer seguro el usuario, no citando la inmovilización del mismo" y también escrito de la DGT de fecha 30 de junio de 2010, (adaptado al texto refundido), dirigido a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en el que dice:

"El artículo 104 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de a Motor y Seguridad Vial, en la redacción actualmente en vigor, como hacía el artículo 70.1 antes de la modificación operada por la Ley 18/2009 de 23 de noviembre, permite a los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del Tráfico adoptar la medida de inmovilización del vehículo cuando éste carezca de seguro obligatorio.

Sin embargo, hay que tener presente que se trata de una medida siempre excepcional, que requiere una utilización ponderada y prudente en función de las circunstancias que concurran en cada caso.

A juicio de esta Dirección General, en el caso de los vehículos que carecen de seguro obligatorio la medida que comentamos raramente debería adoptarse, porque en cumplimiento del artículo 3 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, el Jefe Provincial de Tráfico o la autoridad competente de la Comunidad Autónoma, a la que se hayan transferido competencias ejecutivas en la materia, tendrá que acordar cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro.

Esta previsión legal representa la garantía última de cumplimiento de la obligación y aconseja que se reserve la medida de inmovilización del vehículo en carretera para supuestos muy excepcionales, como podría ser el de quebrantamiento del precinto o depósito previamente acordado".

Por su parte, la Instrucción 10/S-117, de 21 de mayo de 2010, sobre "Entrada en vigor nuevo procedimiento sancionador en materia de tráfico (II)", determina: "En los procedimientos incoados por infracción a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se aplicará el procedimiento abreviado, regulado en el artículo 94 de la Ley, admitiéndose en consecuencia el pago con reducción en los mismos, aunque se dictará sanción expresa por lo que respecta a la medida de depósito del vehículo.

No les será de aplicación lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 95, por lo que, en caso de que el responsable no se haya acogido al procedimiento abreviado, se tramitará el procedimiento ordinario, dictándose también resolución expresa.

Que se ha derogado expresamente el artículo 14.3 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por lo que la obligación de presentar la documentación justificativa del seguro obligatorio no es sancionable (Disposición derogatoria única)".

Debiera haber más coherencia entre las leyes o modificarlas cuando se ven afectadas por otras, ya que mientras el TRLSV indica que los agentes de la autoridad "**podrán**" inmovilizar un vehículo que carece de seguro, el art. 3.1.b) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, establece que la carencia de seguro **determina** (no dice "podrá determinar") "**el depósito** o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro".

La sentencia en el asunto C-80/17, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de setiembre de 2018, estableció que un vehículo que no se ha retirado oficialmente de la circulación y que es apto para circular debe estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil del automóvil, aunque su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo, haya decidido estacionarlo en un terreno privado.

<sup>2687</sup> Si no se encuentra circulando y por ello no supone un peligro, procede denunciarlo administrativamente por no haber concertado el seguro obligatorio, pero parece exagerado inmovilizarlo, aunque este artículo de la ley lo permita.

Si bien el agente para justificar la sanción puede aducir que podría circular próximamente, también puede ocurrir que esté estacionado en la vía pública mientras su titular tramita el seguro antes de volver a ponerlo en marcha. Ese es el criterio que mantiene la DGT en un escrito de fecha 30.06.2010 donde señala que el Jefe Provincial de Tráfico o la autoridad competente de la Comunidad Autónomas con competencias ejecutivas en materia de tráfico acordarán "cautelarmente el depósito o precinto público del vehículo con cargo a su propietario, mientras no tenga concertado el seguro" quedando la medida de inmovilización del vehículo en carretera para supuestos muy excepcionales, como podría ser el quebrantamiento del precinto o depósito previamente acordado.

<sup>2688</sup> En la actualidad sigue siendo obligatorio poner a disposición de los agentes de tráfico el recibo del seguro, tal como señala el art. 14 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Sin embargo, esta obligación

no tiene sanción desde la entrada en vigor de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre.

Si el conductor no presenta recibo y no figura en la base de datos o esta no funciona, o por cualquier causa no se puede comprobar la vigencia del seguro, y dado también que la aseguradora puede no haber incluido el seguro en la base FIVA, los agentes de tráfico proceden a denunciar al titular del vehículo por carecer de seguro. Posteriormente en la Jefatura de Tráfico, el titular, deberá acreditar la existencia del mismo.

La compañía aseguradora puede ser denunciada por los agentes intervinientes si el conductor presenta recibo del seguro y no figura el mismo en el FIVA, pero la denuncia ya no es por el TRLTSV.

<sup>2689</sup> Si un vehículo está dado de baja temporal o definitiva no tiene la obligación de estar asegurado. Si los agentes de tráfico denuncian a un vehículo que está circulando pese a estar de baja temporal deben denunciarlo por este motivo y no por carecer de seguro, ya que no tiene esta obligación.

<sup>2690</sup> Además de la inmovilización, el carecer de seguro, tal como indica el art. 3 b) del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, supone el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro **por el tiempo de un mes**, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente. Los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo.

En el apartado c) del mismo artículo encontramos que además le supondrá una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 € de multa, graduada según que el vehículo circulase o no, su categoría, el servicio que preste, la gravedad del perjuicio causado, en su caso, la duración de la falta de aseguramiento y la reiteración de la misma infracción. El punto 3 de este artículo 3º indica: "La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial" (ahora, del texto refundido).

<sup>2691</sup> Sería muy interesante que figurasen en el TRLTSV o en el RGCir las situaciones en las que el vehículo o sus ocupantes pueden no estar cubiertos por el seguro, ya que eso le serviría a muchos conductores para tomar conciencia de ciertas conductas al volante. Las compañías de seguros van a tratar de eludir o reducir el pago en los siguientes casos:

- a) **Exceder el número legal de ocupantes del vehículo en un accidente o más carga de la permitida.** Además de la sanción correspondiente, en caso de accidente la compañía aseguradora no se hará cargo de los gastos a terceros.
- b) **Accidente de tráfico bajo los efectos del alcohol, drogas o medicamentos que afectan a la conducción y que no han sido recetados.** La aseguradora no se responsabilizará de los gastos derivados de daños ocasionados a terceros. Además de esto, el conductor deberá hacer frente a las sanciones correspondientes ante este tipo de situaciones provocadas por el consumo de determinadas sustancias al volante.
- c) **No tener la ITV al día.** Si se provoca un accidente, además de la sanción administrativa, la aseguradora no se hará responsable económicamente de los gastos derivados del siniestro.
- d) **Conducir sin puntos o sin vigencia del permiso, por otros motivos.** El permiso o licencia, además, tienen que estar vigentes para poder circular; de no ser así, en caso de un accidente, atropello o siniestro, el seguro se desentenderá de los daños ocasionados. También se perderá el derecho a cobertura si, en el momento del accidente, se conducía sin el permiso por haber sido retirado o anulado por sanción administrativa, que es lo que ocurre cuando se pierden todos los puntos. El conductor no sólo se enfrentará a la negativa de la compañía a hacerse cargo de los daños causador por el conductor, sino que habrá cometido un delito castigado por el art. 384 CP.
- e) **Conducir con un permiso caducado o uno inadecuado para el vehículo que se conduce.** Es otro motivo para que la compañía aseguradora no quiera hacerse cargo de la cobertura contratada.
- f) **Hijos menores de 25 años o con una antigüedad inferior a dos años en el permiso no incluidos en la póliza.** las compañías no podrán reclamar al tomador de la póliza las cantidades abonadas cuando el conductor responsable del siniestro sea un hijo o un amigo menor de 25 años (que no figure en el contrato de seguro obligatorio) al que se le ha prestado el vehículo, o cuando éste tenga una antigüedad del carnet de conducir inferior a dos años, incluso si en ambos casos hacen uso del vehículo asegurado de forma habitual. Y ello, a pesar de que dicha circunstancia estuviera expresamente excluida en las condiciones particulares de la póliza y hubiera sido expresamente aceptada por el tomador de la póliza. Por el contrario, la cláusula únicamente tendrá validez, y por tanto, podrá la aseguradora negarse al pago o bien, repetir frente al tomador, cuando se refiera a conductores que lo hagan sin carnet de conducir, al estar expresamente previsto en la Ley La Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha dictado una sentencia, de fecha 20 de noviembre de 2014 (recurso número 1926/2012).

Por ello, la compañía tiene que hacerse cargo de la responsabilidad civil obligatoria pero no del resto de coberturas incluidas en la póliza. Lo normal es que, si la aseguradora tiene conocimiento que el vehículo era conducido por una persona que no cumple las condiciones declaradas, rechace poner en marcha las coberturas voluntarias. Así las cosas, si un hijo menor de 25 años es el causante del accidente, no se hará cargo de los daños del vehículo, aunque en la póliza figuren contratados los daños propios. Tampoco se hará cargo de la defensa jurídica del conductor en caso de que las causas y consecuencias del accidente terminen el juzgado.

- g) **Accidente contra un familiar.** En el caso de tener un accidente contra algún familiar (hasta tercer grado de consanguinidad), la aseguradora tratará de no asumir los gastos, por sospechas de un posible fraude. La intención de fraude también puede ser alegada por la compañía cuando se colisiona con un vecino o se demuestra que existe amistad manifiesta con el otro afectado.
- h) **Falsedad intencionada o simulación.** También está excluida la cobertura. Uno de estos casos se da cuando exista inexactitud en la declaración del riesgo (por ejemplo, declarar una marca o modelo de turismo distinto al que realmente debe estar asegurado) y esta se hubiera producido con culpa grave del tomador del seguro.
- i) **Daños por los objetos transportados o con motivo de la carga o descarga.** También las aseguradoras te pueden negar la cobertura de estos daños, salvo si está contratada la garantía de daños propios.
- j) **Accidente en vías no aptas.** Circular por caminos de tierra que no estén asfaltados entraña el riesgo de que, en caso de necesitar el servicio de asistencia en carretera, las aseguradoras no tienen obligación de prestarlo. Existen seguros de coche con condiciones especialmente diseñadas para vehículos todoterreno que pueden transitar por vías rurales y quieren estar cubiertos con este servicio.
- k) **Vehículo tuneado (reformado) sin homologar.** La compañía sólo cubrirá las reformas que hayan sido homologadas y cuya modificación haya sido previamente comunicada a la compañía de seguros.
- l) **Participación en carreras ilegales.** En esos casos la compañía aseguradora no asumirá ningún coste en el caso de que fuera necesario. Será el propio conductor del vehículo quién tendrá que hacerse cargo tanto de los daños ocasionados a terceros. Tengamos en cuenta que existen pólizas especializadas que cubren las carreras legales en los circuitos.
- m) **Omisión del deber de socorro.** Cuando se encuentre implicado en un accidente de tráfico, el conductor está obligado por ley a socorrer a las víctimas siempre que esté en condiciones de hacerlo y no suponga ningún riesgo para su integridad ni la de terceros. No hacerlo implica que la aseguradora no cubrirá los daños del propio vehículo ni le indemnizará por las lesiones propias. Además, la omisión del deber de socorro está castigada, según el artículo 195 del Código Penal.
- n) **Hurto del vehículo con las llaves puestas.** Cuando se deje el vehículo con las llaves puestas o cualquier otro sistema similar y éste sea sustraído, no será cubierta la sustracción por el seguro. En estos casos pasa a ser un hurto en lugar de un robo, puesto que ha sido propiciado por una negligencia grave del conductor.
- o) **Robo de objetos personales.** Por lo general, la mayoría de aseguradoras no se hacen cargo del robo de objetos que están dentro de un coche, tales como las llaves, las gafas de sol, el ordenador portátil o el teléfono móvil, salvo que estos estén previamente declarados en la póliza como accesorios extra.
- p) **Daños hechos intencionalmente.** Otra de las situaciones que eliminan directamente el derecho de cobertura del seguro de vehículo es que, los daños que haya sufrido el vehículo, hayan sido causados intencionalmente: golpes, cristales rotos, sistema mecánico deficiente, choques... La única situación en la que el seguro se hará cargo es si estos daños fueron causados para evitar un daño mayor, por ejemplo, haber chocado contra otro vehículo o contra un edificio para evitar un atropello.
- q) **Desastres naturales y terrorismo.** En caso de daños que hayan sido provocados por problemas meteorológicos, operaciones militares (en tiempo de paz) o acciones terroristas, aunque las aseguradoras no asuman los gastos, si lo hará el Consorcio de Compensación de Seguros.
- r) **Circulación en los recintos de un puerto o de un aeropuerto.** El art. 2.c) del Real Decreto 1507/08 de 12 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento del Seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor, establece que esos hechos de circulación no están cubiertos por el seguro obligatorio, y por lo tanto se debe contratar un seguro de responsabilidad civil general. Esas zonas deben estar restringidas o acotadas, es decir, aisladas del exterior para que puedan ser consideradas un "recinto".
- s) **No comunicar en tiempo y forma el accidente.** Es decir, no respetar lo dispuesto en este sentido en el contrato. Eso puede generarle bastantes perjuicios al asegurado. El art. 16 de la Ley de Contrato de Seguro concede al asegurado un plazo máximo de siete días para comunicar el siniestro (salvo que en su póliza se reconozca un plazo mayor). Los efectos de la falta de comunicación (como reclamación de daños y perjuicios por ello, o pérdida de derecho de indemnización en caso de dolo o culpa grave del asegurado), dejan de tener validez si se prueba que la compañía conoce los hechos por otro modo (generalmente por ponerse en contacto el tercero perjudicado).

- f) **Se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por ciento de los tiempos establecidos**<sup>2692</sup> reglamentariamente<sup>2693</sup>, salvo que el conductor sea sustituido por otro<sup>2694</sup>.
- g) **Se produzca una ocupación excesiva del vehículo que suponga aumentar en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor**<sup>2695</sup>.

*Hay que tener en cuenta que los terceros perjudicados disponen de un año desde el momento del accidente o desde la estabilización de las secuelas para realizar la reclamación. Aunque, lo habitual es que la aseguradora se entere a través del otro vehículo afectado que le reclama daños materiales.*

- t) **Accidente con vehículo robado.** La reparación de los daños personales y materiales que origine correrán a cargo del Consortio de Compensación de Seguros que, una vez identificado legalmente el culpable, podrá exigirle que asuma estos daños.
- u) **Retrasos en el pago de la prima.** Se corre el riesgo de que la compañía aseguradora no quiera cubrir siniestros.

<sup>2692</sup> Estas infracciones están incluidas también en la Ley 16/1987, de 30 de julio, LOTT (BOE núm. 182, de 31 de julio), la cual establece cuantías de multa muy superiores a las del TRLTSV. Además, permite la inmovilización aun cuando la infracción de exceso o minoración no llegue al 50 por ciento. Resultaría totalmente incongruente que, si un conductor profesional lleva un exceso o minoración inferior al 50 por ciento, se le permitiera continuar la marcha, y por tanto continuara cometiendo la infracción, hasta que la misma pasara de grave a muy grave, para poder inmovilizarlo. Si se detecta a un conductor que supera o minora los tiempos de conducción o descanso en más del cincuenta por ciento, se deben formular dos denuncias: una, al titular de la autorización administrativa de transporte por infracción al artículo 140 37. 1) de la LOTT, y otra al conductor por ser responsable de una infracción a este artículo o al artículo 120 del RGCir, la cual está calificada como muy grave y lleva aparejada pérdida de seis puntos. Son dos personas distintas las responsables de dichas infracciones, salvo que sea autónomo, en cuyo caso también procede formular dos boletines, según la DGT.

<sup>2693</sup> Artículo 120 del Reglamento General de Circulación.

<sup>2694</sup> Tendría que aclarar que este último conductor puede hacerlo porque no ha superado los tiempos de conducción y tiene el permiso adecuado.

Véanse:

- **Real Decreto 1561/1995**, sobre jornadas especiales de trabajo en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera).
- **Directiva 2002/15/CE**, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- **Reglamento (CE) 561/2006**, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- **Real Decreto 640/2007**, de 18 de mayo, por el que se establecen las excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (BOE núm. 126, de 26 de mayo).
- **Real Decreto 128/2013**, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- **Reglamento (UE) núm. 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera.
- **Real Decreto 1082/2014**, de 19 de diciembre, por el que se establecen especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados.
- **Instrucción Circular 1/2016** del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), de 28 de Julio de 2016, sobre "Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso".

<sup>2695</sup> Aquí el legislador no ha meditado en lo que estaba aprobando. Seguramente pensaba que no era motivo de inmovilización que viajasen en un turismo de 5 plazas, 5 pasajeros además del conductor. Lo cual no deja de ser extraño ya que una de las personas viajaría sin cinturón. Pero no se dio cuenta que en un monovolumen de ocho plazas más el conductor, sí viajasen 11 pasajeros más el conductor no sería causa de inmovilización, con lo cual en este caso seguirían circulando 3 personas sin cinturón de seguridad.

En un turismo estándar de 4 plazas más el conductor, aumentar en un 50% el número de plazas autorizadas supondría que viajasen 6 personas más el conductor, un total de siete viajeros. Sin embargo, la DGT se muestra generosa con el infractor y estima que sólo se debe proceder a inmovilizar este tipo de vehículos cuando viajen 7 pasajeros más el conductor, ya que la Guía Codificada de infracciones en materia de tráfico y seguridad vial señala

- h) El vehículo supere los niveles de<sup>2696</sup> gases, humos y ruido permitidos<sup>2697</sup> reglamentariamente<sup>2698</sup> según el tipo de vehículo.**
- i) Existan indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación<sup>2699</sup> en los instrumentos de control.<sup>2700</sup>**

como infracción grave “conducir un vehículo ocupado por un número de personas **que exceda** del 50% del número de plazas autorizadas, excluido el conductor”.

En estos casos los agentes, aunque no puedan inmovilizar el vehículo, deben prohibirle, en el boletín de denuncia, al conductor continuar viaje en esas condiciones porque los pasajeros no llevan todos cinturón de seguridad..

<sup>2696</sup> El artículo 12.7 TRLTSV es un poco más preciso técnicamente ya que habla de emisiones y por ello aquí debiera poner “los niveles **de emisiones** de gases, humos y ruido ...” y también debiera aclarar que basta con que se supere uno de esos niveles para que dé lugar a la inmovilización, por ello aún sería mejor que dijese “El vehículo supere cualquiera de los niveles de emisiones de gases, humos y ruido”.

<sup>2697</sup> En la denuncia por emitir perturbaciones o superar los límites permitidos, se deberán comprobarse los hechos a través de los correspondientes medios técnicos autorizados y adjuntarse el acta o diligencia de las pruebas de medición efectuadas con el resultado obtenido. Se puede denunciar por infracción al art. 7.1 del RGCir o por infracción al artículo 11.19) del RGV, siendo más indicado hacerlo por este Reglamento, tal como recomienda la DGT, de acuerdo con el principio de especialidad.

<sup>2698</sup> Art. 7 RGCir “Emisión de perturbaciones y contaminantes”.

<sup>2699</sup> Aquí vemos como “manipulación” se refiere a una actividad ilegal mientras que en el caso de las matrículas vimos que era una actividad legal.

<sup>2700</sup> Debía indicar a que instrumentos de control se refiere ya que parece hablar de los instrumentos de control de las emisiones, pero en el apartado j) de este artículo habla de “medios de control de captación de imágenes”. Por otra parte, ante el escándalo de las emisiones de contaminantes atmosféricos falseadas (caso Volkswagen y otros) se podrían inmovilizar multitud de vehículos.

El Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”) -Dirección General de Transportes Terrestres- en su Instrucción 1/2016, de 28 de julio de 2016, sobre “Tacógrafo y tiempos de conducción y descanso”, respecto a la inmovilización por manipulación de los aparatos de control, en su punto 6, establece:

“En cualquier caso, cuando sea detectada en carretera la manipulación del tacógrafo o del limitador se procederá, con carácter preceptivo, a la inmovilización del vehículo.

La inmovilización se mantendrá hasta que hayan desaparecido las causas que la motivaron, esto es, hasta que haya subsanado dicha manipulación. Para tener constancia de esta situación, deberemos contar con un informe de un taller oficial en el que nos certifiquen que efectivamente el aparato de control en cuestión ha sido revisado y se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.

Dado que el resultado de la manipulación es registrar actividades de conducción como descanso, el examen de estos registros no mostrará ni falta de descanso ni exceso de conducción en el periodo controlado en la carretera, pero sí existe una manipulación, por lo que, aunque haya desaparecido la manipulación no así las causas consecuencia de la misma. En el caso del punto 4.10) -Inmovilizaciones- anterior, la inmovilización ha de mantenerse hasta que por el exceso de conducción o por la falta de descanso diario, se complete un mínimo de 9 horas de descanso, correspondiente con un descanso diario reducido.

Para no privilegiar a la empresa que comete la manipulación respecto a las empresas que se les obliga a realizar un descanso reducido, se considera que la subsanación total se obtendrá cuando el conductor haya realizado también un descanso de 9 horas. Por tanto, para reanudar el viaje, o el conductor realiza ese descanso o debe utilizarse otro conductor, confirmándose también que este cumple con lo estipulado en el Reglamento 561/2006 sin que pueda presentar a su llegada a destino un exceso de conducción diaria o una falta de descanso diario.

Si se detectara por cualquier medio una manipulación en un tacógrafo digital se actuará conforme viene haciéndose hasta el momento, trasladando el vehículo al taller autorizado más cercano al punto en el que se esté realizando el control, acompañándose por los agentes, para verificar la manipulación y decretar la inmovilización hasta que se subsanen las causas que la motivaron y se remitirá copia del boletín de denuncia y del informe anexo, si lo hubiera, a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse “Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana”), acompañándose en su caso de todos los documentos impresos contenidos en el Reglamento (UE) 165/2014 y Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión por el que se ejecuta el Reglamento anterior, del día de la intervención, al objeto de adoptar medidas ejemplarizantes contra las empresas infractoras así como mantener informada a la Comisión Europea, tal y como prescribe el Reglamento (CE) n° 561/2006.

En el caso que el taller estuviera cerrado por ser el control en fin de semana y hubiera cumplido las 9 horas de descanso se determinará por el agente la actuación valorando si pudiera verse afectada la seguridad”.

- j) El vehículo **está dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico**<sup>2701</sup> en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas<sup>2702</sup> y de los medios de control a través de captación de imágenes<sup>2703</sup>.
- k) **Se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D**<sup>2704</sup>, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.
- l) **En el supuesto previsto en el artículo 39.4**<sup>2705</sup>.

<sup>2706</sup> (Conductor no residente que no deposita el importe de la multa por una infracción incluso cometida por un pasajero).

<sup>2701</sup> Vemos que habla de forma general de mecanismos o sistemas, es decir, que comprende tanto a los inhibidores como a los detectores de radar y en caso de tener instalado cualquiera de ellos podría ser motivo de inmovilización. Si se le saca la matrícula trasera a un vehículo no se puede decir "que esté dotado" sino que sería lo contrario, es decir, "que carezca". Por ello debiera añadir "o carezca de alguna de las placas de matrícula o no sean legibles".

<sup>2702</sup> La página "www.aeaclub.org" de automovilistas europeos asociados en su edición de 6 de febrero de 2015, se hace eco de la anulación, por parte del Juzgado de lo Contencioso-Administrativos núm. 2 de Pamplona, de una multa de 6.000 euros y la pérdida de 6 puntos a un conductor, por confundir los agentes de tráfico un dispositivo de ayuda a la conducción con un inhibidor de radar. La sentencia da por probado que ni el conductor, que conducía un vehículo de la empresa, ni la Guardia Civil sabían con claridad para que servía el aparato que fue motivo de denuncia.

Según se indica en el fundamento de derecho segundo de la sentencia "No puede trasladar la administración la carga de la prueba al recurrente, es ella la que tiene **la obligación de probar sin ningún asomo de duda el hecho típico**, la conducción llevando instalado un dispositivo encaminado "a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico", para lo cual la propia norma ofrece un instrumento en su artículo 78, la inmovilización del vehículo, pues su apartado j) lo permite (...). No lo ha hecho, e insistimos, no puede exigir del administrado más diligencia de la que éste ha observado".

<sup>2703</sup> El art.13.6 del TRLTSV señala: "Se prohíbe instalar o llevar en los vehículos inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros instrumentos encaminados a eludir o a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, así como emitir o hacer señales con dicha finalidad. Asimismo, se prohíbe utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros."

<sup>2704</sup> Es decir, conducir un camión o un autobús con un permiso AM, A1, A2, A o B. En la Exposición de Motivos de Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico de 1990, se señalaba "Entre las medidas provisionales, se han introducido dos supuestos de inmovilización que, vista la experiencia de estos últimos años, es importante recoger. Por una parte, es razonable que un camión o un autobús quede inmovilizado cuando el conductor carezca de un permiso que le habilite para conducir alguno de estos vehículos, que requieren de una especial destreza, **máxime si se trata de un vehículo que transporta personas**". Ya no se inmoviliza, por ejemplo, un turismo por tener el conductor el permiso B caducado (Instrucción DGT 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114 de 08.05.2014). El compendio de instrucciones de la DGT de 08.5.2014: 14/V-106, 14/S-133, 14/C-114, señala que "No procede aplicar la inmovilización en los supuestos en los que el interesado conduzca un vehículo disponiendo de permiso de la misma clase, aunque no sea el adecuado para el vehículo" (por ejemplo, no procede la inmovilización cuando para conducir un vehículo se precise permiso de clase D y se esté en posesión de permiso de clase D1) y "no procede tampoco la inmovilización cuando el permiso de conducir es de clase adecuada al vehículo que se conduce pero está caducado".

La redacción de esta instrucción hace que un agente no pueda inmovilizar a un joven de 16 años que conduce una motocicleta de 1.000 cm<sup>3</sup> teniendo únicamente el permiso A1.

<sup>2705</sup> No respetar el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas regulado por ordenanza municipal, por ejemplo, las limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como entorpecer el tráfico, lo que puede hacer que se proceda a la retirada del vehículo o su inmovilización, medida que también puede aplicarse cuando no disponga del ticket que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor.

<sup>2706</sup> Existe otro motivo de inmovilización que debiera figurar en este artículo. Así el art. 87.5 dispone: "5. Cuando **el infractor** no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa (con descuento del 50% por pronto pago) y, de no depositarse su importe, el conductor deberá trasladar el vehículo e **inmovilizarlo** en el lugar indicado por el agente denunciante".

<sup>2707</sup> (Silla de ruedas manual o con motor eléctrico).

2. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa<sup>2708</sup> que la motivó<sup>2709</sup>.
3. En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j), del apartado 1<sup>2710</sup>, la inmovilización sólo se levantará en el caso de que, trasladado el vehículo a un taller designado por el agente de la autoridad, se certifique por aquél la desaparición del sistema o manipulación detectada o ya no se superen los niveles permitidos<sup>2711</sup>.
4. En el supuesto recogido en el párrafo e), del apartado 1<sup>2712</sup>, se estará a lo dispuesto en la normativa sobre responsabilidad civil y seguro<sup>2713</sup> en la circulación de vehículos a motor<sup>2714</sup>.

---

*Como vemos el infractor puede ser un pasajero que no lleve abrochado el cinturón de seguridad.*

<sup>2707</sup> Al no tener la consideración de vehículo no puede ser inmovilizada. Si fuese utilizada por una persona sin movilidad reducida no residente en España no se podría inmovilizar en caso de impago de la denuncia. Además, no está prevista ninguna sanción si quien transita con ella, tanto si se trata de una silla manual como si es eléctrica, no tiene esa condición de persona con discapacidad y baremo de movilidad reducida. En algunos municipios, la ordenanza municipal les exige que para poder circular el conductor debe llevar encima un documento/tarjeta acreditativa de la discapacidad y baremo de movilidad reducida.

<sup>2708</sup> Esta previsión en determinados casos puede solucionarse rápidamente, como es cuando se produce un exceso de ocupación (apartado g) o no se lleva puesto el casco de protección (apartado c) mientras que en otros casos será más complicado.

El art. 292.II.a) del Código de la Circulación no dejaba en la indefinición el tiempo que un vehículo podía, estando en infracción, permanecer en la vía pública: "Cuando, inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los Agentes de Tráfico, transcurran cuarenta y ocho horas sin que el conductor o propietario hayan corregido las deficiencias que motivaron la medida."

<sup>2709</sup> Este artículo no incluye entre los motivos de inmovilización el que el conductor carezca de permiso por no haberlo obtenido nunca, tenga la vigencia vencida, esté caducado o sea de un país fuera del EEE y exceda en el tiempo que le permite su utilización en España. Si el acompañante fuese el titular se le podría sancionar por el artículo 76.v) del TRLTSV por "Incumplir la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quien nunca hubiere obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente".

El agente lo que podría es impedir que conductor infractor siguiese conduciendo basándose en el artículo 1.1 del RGCond que exige haber obtenido previamente el permiso o licencia para poder conducir vehículos de motor y ciclomotores (éstos han pasado a tener la consideración de vehículos de motor desde el 01.01.2016) por las vías donde se aplica el RGCir.

También el artículo 12.4 del RGCond, establece: "El permiso o licencia de conducción cuya vigencia hubiese vencido no autoriza a su titular a conducir y su utilización dará lugar a su intervención inmediata por la autoridad o sus agentes, que lo remitirán a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente".

Si un extranjero residente en España no ha canjeado su permiso pudiendo hacerlo al existir un convenio bilateral entre España y su país, dentro del plazo estipulado (un año, en realidad) tampoco puede seguir conduciendo según el artículo 22.1) del RGCond.

En resumen, los agentes pueden estar amparados por una norma que impida que una persona conduzca un vehículo, pero no pueden proceder a la inmovilización del mismo fuera de las causas tasadas en este artículo 104 de la ley.

<sup>2710</sup> h) gases, humos o ruido; i) manipulación de los instrumentos de control; j) mecanismos encaminados a eludir la vigilancia.

<sup>2711</sup> Estos supuestos son: superar los niveles de gases, humos y ruidos; manipulación de los instrumentos de control y llevar instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia del tráfico.

<sup>2712</sup> Carezca del seguro obligatorio.

<sup>2713</sup> La Agrupación de Tráfico cuenta con dispositivos que permiten leer la matrícula de los vehículos y conocer al momento si dispone o no de seguro obligatorio de responsabilidad civil.

<sup>2714</sup> Legislación que regula la obligación de asegurar los vehículos:

**Directiva 2009/103/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (DOUE L 263, de 7 de octubre), relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

**Real Decreto Legislativo 8/2004**, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE núm. 267, de 5 de noviembre),

5. **La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado<sup>2715</sup> por los Agentes de la autoridad<sup>2716</sup>.** A estos efectos, el agente podrá indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado.
6. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, **los gastos que se originen como consecuencia de la inmovilización del vehículo serán por cuenta del conductor que cometió la infracción.** En su defecto<sup>2717</sup>, serán por cuenta del conductor habitual o del arrendatario, y a falta de éstos, del titular. Los gastos deberán ser abonados como requisito previo a levantar la medida de inmovilización, sin perjuicio del correspondiente derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre la persona responsable que haya dado lugar a que la Administración adopte dicha medida. Los agentes podrán retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos<sup>2718</sup>.

modificado por Ley 21/2007, de 11 de julio. Este RD establece en su art. 3 que "que el incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará:

- La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados
- El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro".

A lo que añade que "se acordará cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo por el tiempo de un mes, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año, y deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente y que los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto del vehículo serán por cuenta del propietario, que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo".

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

<sup>2715</sup> En caso de que posteriormente a la inmovilización del vehículo éste fuese objeto de robo o de daños no relacionados con la seguridad vial, la responsabilidad no sería del agente sino del autor de los daños o del robo ya que el vehículo no queda bajo la custodia del agente.

<sup>2716</sup> Al referirse de modo genérico a "agentes de la autoridad" parece incluir a otros cuerpos de policía sin competencias en materia de tráfico como puede ser la policía nacional. Así este apartado sería de aplicación en controles para incautar drogas, armas u objetos robados.

<sup>2717</sup> Esta situación se daría cuando el conductor abandonase el lugar donde se cometió la infracción. Al no localizarlo se actuaría contra el conductor habitual o el que hubiera alquilado el vehículo y en su defecto contra el titular.

<sup>2718</sup> El último párrafo del apartado 6), referido a la facultad de los agentes para retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos, fue incorporado a través de la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modificó el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 85, de 8 de abril).

Respecto al levantamiento de la medida provisional de la inmovilización la DGT en escrito de fecha 15 de marzo de 2004, dice:

"En relación con la posibilidad de devolución de un vehículo retirado, aunque no se abone el importe de la sanción pecuniaria o garantizar su pago, cuando el titular del vehículo tiene residencia española y pretende pagar los gastos originados por tal retirada, pero el conductor infractor reside en otro país, esta Dirección General informa:

La previsión que contiene el artículo 71.2 de la Ley de Seguridad Vial (actualmente art. 104.6) TRLTSV), referida al pago de los gastos de la retirada del vehículo, previo a su devolución, ha de asociarse con lo contemplado en el párrafo tercero, apartado 1, del artículo 67 de la misma Ley (actualmente art. 87.5) TRLTSV), al señalar que "Cuando el infractor no acredite su residencia legal en territorio español, el agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe o garantizarse su pago por cualquier medio admitido en derecho, inmovilizará el vehículo.

La inmovilización del vehículo señalada en este último precepto -que por otra parte no distingue a quien corresponde su titularidad-, se articula como un mecanismo garantizador del pago de la sanción pecuniaria, habida cuenta de las escasas garantías del cobro o ejecución correspondiente, una vez que tal infractor ha vuelto a su país de residencia en el momento de la firmeza de la resolución que confirme dicha sanción, teniendo en cuenta que, de momento, no existe convenio en vigor entre Estados que permita la ejecución de

En los supuestos previstos en los párrafos h), i) y j) del apartado 1<sup>2719</sup>, los gastos de la inspección correrán de cuenta del denunciado, si se acredita la infracción.

**7. Si el vehículo inmovilizado<sup>2720</sup> fuese utilizado en régimen de arrendamiento, la inmovilización<sup>2721</sup> del vehículo se sustituirá por la prohibición de uso del vehículo por el infractor<sup>2722</sup>.**

<sup>2723</sup> (Desalojo del vehículo).

---

este tipo de sanciones, por lo que se considera que en los casos planteados, para la devolución del vehículo, no solo se han de abonar los gastos ocasionados por su retirada, sino también, el importe de la multa fijada por el agente..”.

<sup>2719</sup> h) gases, humos o ruido; i) manipulación de los instrumentos de control; j) mecanismos encaminados a eludir la vigilancia.

<sup>2720</sup> La redacción no es adecuada ya que un vehículo inmovilizado no puede ser utilizado por ninguna persona (incluido el conductor) hasta que desaparezcan las causas que motivaron la inmovilización.

<sup>2721</sup> La Instrucción 08/S-98 de la DGT de 12.05.2008, estableció que las empresas de alquiler de vehículos sin conductor podrían proceder a la retirada del vehículo sin necesidad de proceder al depósito del importe de la multa. Sin embargo, están obligadas a asumir, en caso de que los haya, los gastos derivados de la retirada del vehículo de la vía y su depósito en lugar adecuado.

<sup>2722</sup> Si el infractor no respeta la prohibición incurre en otra infracción que está contemplada en el art. 76.s) del TRLTSV (conducir un vehículo teniendo prohibido su uso) y que es de carácter grave.

La Instrucción 08/S-98, de 12 de mayo de 2008, sobre "Inmovilización de vehículo de alquiler sin conductor a corto plazo y conductor no residente", dice:

a) El depósito del importe de la cuantía de la multa por parte de la empresa de alquiler sin conductor se efectúa en concepto de medida provisional. En este sentido debe tenerse en cuenta la regulación que de estas medidas realiza la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y que a estos efectos dispone que "No se podrán adoptar medidas provisionales que puedan causar perjuicio de difícil o imposible reparación a los interesados...". (art. 56.4). A este respecto, la STC 108/1984, de 26 de noviembre, indicaba ya que "la aplicación de medidas cautelares... ha de basarse en un juicio de razonabilidad acerca de la finalidad perseguida y las circunstancias concurrentes, pues una medida desproporcionada o irrazonable no sería propiamente cautelar, sino que tendría un carácter punitivo en cuanto al exceso".

b) Recaída resolución sancionadora sobre el procedimiento, el importe del depósito se convierte automáticamente en el importe de la sanción. A este respecto, debe tenerse en cuenta la configuración del principio de proporcionalidad establecido en la Ley de Procedimiento y que en este ámbito indica que "en la imposición de sanciones por las Administraciones Públicas se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo y la sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la graduación de la sanción a aplicar...b) la naturaleza de los perjuicios causados"

Por todo ello, habida cuenta de la imposibilidad habitual de la empresa de alquiler de vehículos sin conductor de recuperar el importe del depósito-sanción, y la imposición por tanto de consecuencias sobre un sujeto no responsable de la comisión de la infracción, este Centro Directivo entiende que la empresa de alquiler de vehículos sin conductor podrá proceder a la retirada del vehículo sin necesidad de proceder al depósito del importe de la multa.

Hecho diferente son los gastos derivados de la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar adecuado. En la mayoría de los supuestos dichos gastos no se producen. Sin embargo, en el supuesto de que se generen, de acuerdo con lo previsto en los apartados 1d) y 2 del artículo 71 de la Ley de Seguridad Vial (actualmente art. 104.6), serán por cuenta del titular (en este caso, la empresa arrendadora). Siendo así, no obstante, y con objeto de evitar o reducir su cuantía en el mayor grado posible, cuando este hecho se produzca, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil lo comunicará en el plazo más breve posible a la empresa arrendadora titular de los vehículos al objeto de que puedan retirarlos en el menor tiempo posible".

<sup>2723</sup> El TRLTSV no contempla la posibilidad de exigir el desalojo del vehículo. La Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo (BOE núm. 77, de 31 de marzo) de Protección de la Seguridad Ciudadana, en su art. 21 contempla una serie de medidas de seguridad extraordinarias como, por ejemplo, la orden por parte de los agentes de la autoridad de evacuación de inmuebles en situaciones de emergencia, pudiendo efectuarla mediante órdenes verbales. Dado que no es de aplicación en un bien mueble sería interesante que fuese incluida la obligación de evacuar un vehículo en el TRLTSV. Hay situaciones como, por ejemplo, el riesgo de incendio o de colisión múltiple en que sería conveniente dotar a los agentes de tráfico de la competencia para dar órdenes en ese sentido.

<sup>2724</sup> (Retención del vehículo).

<sup>2725</sup> (Transmisión entre particulares).

<sup>2726</sup> (No respetar la inmovilización del vehículo).

## Artículo 105. Retirada y depósito<sup>2727</sup> del vehículo<sup>2728</sup>.

<sup>2724</sup> Debiera considerarse la posibilidad de que además de la multa se pueda retener un tiempo un vehículo cuyo exceso de velocidad sea muy notable ya que ahora son denunciados, pero se les deja continuar. Sería una forma de que vieran que correr puede suponer no llegar antes sino más tarde.

En Estonia, permiten sustituir la multa por un estacionamiento obligatorio mínimo de 45 minutos, ya que piensan que eso modifica la conducta imprudente más que una mera multa. Es decir, les permite poder pagar con su preciado tiempo, no con dinero, el tiempo que aspiraba a ahorrarse corriendo más de lo debido.

Hay personas que se oponen a esta medida porque piensan que los conductores querrán compensar el tiempo "perdido" a causa del estacionamiento forzoso acelerando de nuevo una vez que finalice, con lo cual podrían poner, aún más, en peligro la seguridad vial.

<sup>2725</sup> El Reglamento General de Vehículos dispone en el Preámbulo: "En las transmisiones entre particulares, el titular deberá entregar el permiso de circulación del vehículo no al adquirente, sino a la Jefatura de Tráfico, acompañado del contrato de compraventa o arrendamiento, no pudiendo circular el adquirente con el vehículo mientras no renueve el permiso de circulación a su nombre, para lo que dispone de un plazo de treinta días, transcurrido el cual **se procederá a la inmovilización del vehículo**".

<sup>2726</sup> Aquí nos encontramos con dos posibilidades:

a) Que el conductor rompa el cepo o aparato similar.

b) Que estando en el vehículo o subiéndose a él continúe viaje sin respetar las indicaciones del agente.

En el caso de quebrantamiento de la inmovilización, siempre que para esta se haya requerido la rotura del inmovilizador, se confeccionarán diligencias por desobediencia grave recogida en el Código Penal. Asimismo también se incluirán los daños en el inmovilizador en las diligencias que se confeccionen.

Si no existe inmovilizador por no estar instalado se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica 4/2015 de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, en su artículo 36, infracciones graves, punto 6, que textualmente dice, "la desobediencia o la resistencia a la autoridad o a sus agentes en el ejercicio de sus funciones, cuando no sean constitutivas de delito, así como la negativa a identificarse a requerimiento de la autoridad o de sus agentes o la alegación de datos falsos o inexactos en los procesos de identificación."

Ahora bien, parece que las subdelegaciones del gobierno no están de acuerdo con que se denuncie por la 4/15 los quebrantamientos de las inmovilizaciones y prefieren que se haga por tema de seguridad vial, por no obedecer las órdenes de los agentes, artículo 76 j) que considera infracción grave no respetar las señales y órdenes de los agentes de seguridad encargados de la vigilancia del tráfico.

Este es otro ejemplo más de la necesidad de dar respuesta en la normativa a problemas cotidianos que dejarían de existir con una redacción más adecuada del TRLTSV y del RGCir.

<sup>2727</sup> El depósito supone la puesta de bienes o cosas de determinado valor bajo la custodia o guarda de una persona física o jurídica, que tendrá la obligación de responder de ellos cuando se le pida o cuando tenga que reintegrarlos o devolverlos. En principio, el depósito es un contrato regulado en el Código Civil que se constituye cuando uno recibe la cosa ajena con la obligación de guardarla y restituirla. Junto al depósito voluntario, que es aquel por el que la entrega de la cosa se realiza por la voluntad del depositario, existe en la ley sustantiva civil del depósito necesario. Este se hace, entre otras razones, en cumplimiento de una obligación legal o el aseguramiento de los bienes litigiosos. El traslado del vehículo al lugar donde se practicará el depósito podrá ser realizado por su conductor u otra persona autorizada por éste o por el titular del vehículo o, en su defecto, por la propia Administración.

<sup>2728</sup> En este artículo se enumeran las circunstancias en que puede utilizarse la grúa. En algunos países señalan debajo del aviso de retirada con grúa, en un cartel complementario, el lugar donde ha sido depositado el vehículo, el teléfono del depósito y el horario en que puede ser retirado. En algunas localidades españolas se deja una pegatina en el suelo donde estaba el vehículo o en la acera, en la que aparece el logo del ayuntamiento, el dibujo de un vehículo grúa, el lugar del depósito y un teléfono de contacto. De esa forma el conductor sabe que no ha sido robado.

Al no estar esto último generalizado en España, parece ir contra lo dispuesto en el art. 53.2) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que indica que "el interesado en el procedimiento administrativo tiene derecho: a) A ser notificado de los hechos que se le imputen, de las infracciones que tales hechos puedan constituir y de las sanciones que, en su caso, se les pudieran imponer,

**1. La autoridad<sup>2729</sup> encargada de la gestión del tráfico podrá proceder<sup>2730</sup>, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía<sup>2731</sup> y su depósito<sup>2732</sup> en el lugar que se designe en los siguientes casos:**

<sup>2733</sup> (Retirada de objetos pesados o voluminosos de la vía pública).

---

así como de la identidad del instructor, de la autoridad competente para imponer la sanción y de la norma que atribuya tal competencia”.

<sup>2729</sup> Debiera haber indicado “agente de la autoridad” en lugar de “autoridad”. La autoridad actúa dando instrucciones una vez que conoce por sus agentes los hechos.

<sup>2730</sup> Vemos como al indicar “**podrá**” el TRLTSV ofrece esta posibilidad a la autoridad, pero no obliga a ello y además invita a los agentes a que comuniquen al conductor que van a proceder a la retirada del vehículo si aquel no lo hace. Además, a diferencia del art. 39.3) no menciona “por el tiempo indispensable”.

Dado que la retirada del vehículo se contempla como una posibilidad, estas actuaciones deberían reservarse a las situaciones más extremas, respetando el principio de proporcionalidad y dejando siempre a salvo la aplicación de las sanciones que procedan. El artículo 100.1) de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que “la ejecución forzosa por las Administraciones Públicas se efectuará, respetando siempre el principio de proporcionalidad”.

No tiene mucho sentido que se retire un vehículo de un lugar que ni entorpece el tráfico, ni genera peligro, ni obstaculiza el paso de peatones, ni impide el uso por parte de los discapacitados de las zonas que tienen reservadas.

También nos podríamos encontrar con el problema que el concesionario del servicio de retirada de vehículos cobre por cada retirada de un vehículo y se produzca el efecto perverso de que se acaben retirando vehículos sin que fuese estrictamente necesario.

<sup>2731</sup> El Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 3, de Málaga invalidó en setiembre de 2013 una sanción de octubre de 2010, por la que se sancionaba a una persona por estacionar su vehículo sobre una acera. Un gruista se encargó de retirar el vehículo sin la presencia de la policía municipal, de acuerdo con la ordenanza municipal de movilidad que le permitía hacerlo tras tomar una foto y enviarla a un agente para que procediese a la denuncia. El Juez entiende que el gruista no es agente de la autoridad y no se puede aplicar la presunción de veracidad y que la denuncia es voluntaria y el gruista debía identificarse correctamente y no con un número, ya que esa posibilidad está reservada a los agentes de la autoridad.

<sup>2732</sup> Es un contrato regulado en el Título XI del Código Civil. Supone la puesta de bienes o cosas de determinado valor bajo la custodia o guarda de una persona física o jurídica, que tendrá la obligación de responder de ellos cuando se le pida o cuando tenga que reintegrarlos o devolverlos.

El depósito de un vehículo supone su retirada de la vía pública y su puesta bajo la custodia de la autoridad competente o de la persona que ésta designe en los casos que reglamentariamente se determinen, si el obligado a ello no lo hiciera.

El traslado del vehículo al lugar donde se practicará el depósito podrá ser realizado por su conductor, otro conductor debidamente habilitado o, en su defecto, por la propia Administración. El depósito será dejado sin efecto, por la propia autoridad que lo haya acordado o por aquella a cuya disposición se puso el vehículo.

Los gastos que pudieran ocasionarse por el traslado y depósito del vehículo serán de cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él (art. 25.4 RGCir).

<sup>2733</sup> No sólo los vehículos mal estacionados pueden ocasionar graves problemas de circulación sino también la existencia de objetos pesados o voluminosos en la vía pública y el TRLTSV no contempla estas situaciones. Sin embargo, algunos ayuntamientos como el de Lloseta en las Islas Baleares contemplan una tasa por la retirada de objetos pesados o voluminosos y su traslado al depósito municipal o al lugar que se determine y establece la obligación de abonar el servicio siempre que la retirada no se lleve a cabo por el conductor o persona autorizada.

- a) Siempre que constituya peligro<sup>2734</sup>, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones<sup>2735</sup> o deteriore algún servicio o patrimonio público.
- b) En caso de accidente que impida continuar su marcha<sup>2736</sup>.
- c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas<sup>2737</sup>.
- d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 104, no cesasen las causas<sup>2738</sup> que motivaron la inmovilización.
- e) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza<sup>2739</sup>.

<sup>2734</sup> Bajo el razonamiento de que un vehículo conducido con un permiso de una categoría que no autoriza su conducción representa un peligro para la seguridad vial, un agente podría ordenar la retirada de un vehículo de la vía y su depósito en un lugar adecuado aplicando este artículo en lugar del 104k).

Un oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, (cuyo contenido aparece en una nota de prensa del día siguiente) dirigida a todos los Jefes de Policía Judicial de toda España, permite que en los casos de circulación de VMP por vías interurbanas, circunvalaciones, accesos a ellas, vías de alta densidad de tráfico y zonas peatonales, los agentes después de valorar las circunstancias concurrentes en la generación de riesgos relevantes, puedan utilizar este apartado y el h) de este mismo artículo para retirar y depositar el vehículo.

<sup>2735</sup> Con motivo de una procesión se podrían retirar los vehículos situados en su recorrido siempre que se hubiese advertido con suficiente antelación a sus titulares ya que se da la circunstancia de "graves perturbaciones a la circulación de peatones".

<sup>2736</sup> La circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, incluye entre esos vehículos a los VMP.

<sup>2737</sup> Los agentes de tráfico, en este caso, deben primero solicitarle al conductor que traslade el vehículo hasta el depósito que le indiquen. Lo que debía estar claro es que los agentes tienen que acompañarlo para inmovilizar el vehículo.

<sup>2738</sup> El artículo 292 del Código de la Circulación de 1934 establecía, antes de ser derogado, que: "Procederá la retirada del vehículo de la vía pública y su depósito bajo custodia de la autoridad competente o de la persona que ésta designe en los casos siguientes: Cuando, inmovilizado un vehículo en la vía pública por orden de los Agentes de Tráfico, transcurran cuarenta y ocho horas sin que el conductor o propietario hayan corregido las deficiencias que motivaron la medida".

Ese plazo lamentablemente no figura en el TRLTSV y en el RGCir, y se suele adoptar el de 48 o 72 horas.

Lo que vemos es que, salvo en el punto c), se debe primero proceder a tramitar un expediente de inmovilización del vehículo antes de proceder a su traslado a un depósito.

Si el titular se desentiende del vehículo, el art. 106 TRLTSV dispone que: "1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

a) **Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado** o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones".

106.1[...]

"Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, **de no proceder a su retirada en el plazo de un mes**, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento".

<sup>2739</sup> El distintivo tiene que estar en vigor. Un conductor discapacitado sería sancionado y debería pagar el traslado al depósito si no hubiera colocado el distintivo oficial europeo, emitido por la autoridad municipal, que lo identifica como beneficiario de las plazas de estacionamiento para este tipo de personas. Sí posteriormente lo aportase, pagaría el traslado al depósito, pero no la sanción.

Recordemos que estas plazas no tienen limitación horaria y por ello no tienen que poner ningún tipo de ticket de estacionamiento.

La Recomendación del Consejo de 4 de junio de 1998 sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad (98/376/CE) la instauró a nivel europeo y en España se reguló mediante el Real Decreto 1056/2014 por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

- f) Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios y en las zonas reservadas a la carga y descarga<sup>2740</sup>.
- g) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple<sup>2741</sup> del tiempo abonado conforme a lo establecido en la ordenanza municipal.
- h) Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación<sup>2742</sup>.

2. Salvo en los casos de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular<sup>2743</sup>, debidamente justificadas, **los gastos que se originen como consecuencia de la retirada<sup>2744</sup>** a los que se refiere el apartado anterior, **serán por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo**, sin perjuicio del derecho de recurso y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada. El agente de la

<sup>2740</sup> El legislador se olvidó de añadir en lo referente a las zonas de carga y descarga: "excepto que sea uno de los vehículos que lo tengan permitido reglamentariamente". Y en el RGCir señalar que características deben reunir esos vehículos para que puedan utilizar esas zonas.

Recordemos que el **Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**, en el artículo 7d) **permite la parada o estacionamiento en las zonas para carga o descarga, en los términos establecidos por la Administración local**, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico. Aunque al ser anterior al TRLTSV y éste no contemplar ninguna excepción pareciera que hubiese dejado de ser válido en lo que se refiere a zonas de carga y descarga. Sin embargo, el RD 1056/2014 recoge los principios de autonomía personal e independencia de las personas, la participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad, la igualdad de oportunidades y la accesibilidad, que también figuran en el artículo 3 de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo Instrumento de Ratificación se publicó en el BOE núm. 96, de 21.04.2008. Esta convención entró en vigor, en España, el 03.05.2008 y los Estados Parte se comprometen a adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos que en ella se reconocen. El TRLTSV debe respetar las medidas legislativas adoptadas para hacer efectivos los principios que figuran en un Tratado Internacional firmado y ratificado por España, mientras nuestro país no lo denuncie.

<sup>2741</sup> **La grúa puede retirar vehículos en zona azul sin ticket**, cuando el conductor no haya colocado aquél o cuando el período de estacionamiento triplique el tiempo abonado. Ejemplo, si una persona abona 1€ por una hora de estacionamiento a las 9 de la mañana y sigue estacionado en el lugar más tiempo, a partir de las 12 de la mañana ya le podría retirar el vehículo la grúa. Si abonase 1€ a las 12 de la mañana y estuviese libre de pago el período entre las 14 y las 16 horas, sólo podría ser retirado a partir de las 17 horas.

<sup>2742</sup> Ningún legislador parece haber mostrado interés en leer con detalle este artículo ya que este apartado prácticamente repite el a). Algo parecido a lo que vimos en el artículo 40b) y 40j) del TRLTSV.

<sup>2743</sup> Algunos ayuntamientos como del Barcelona aclaran los casos en que los vehículos no están sujetos a la tasa por permanencia en el depósito municipal ni a la tasa por utilización de la grúa:

- Cuando el titular del vehículo lo haya cedido al Ayuntamiento para su desguace y el pago de la tasa sea posterior a la cesión.
- Cuando los vehículos utilicen el servicio de grúa o ingresen en el depósito municipal (los diez primeros días de estancia) por causa de necesidad (celebración de acto público autorizado, en caso de emergencia, obstaculización de limpieza, reparación o señalización de la vía pública, siempre y cuando la zona no haya estado debida y previamente señalizada como zona de estacionamiento prohibido, temporal o indefinida) accidente de circulación y en caso de robo u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad del titular, debidamente justificadas.

<sup>2744</sup> Normalmente en el depósito le notifican la infracción cometida y puede pagar la sanción correspondiente, si lo hace en plazo y puede hacerse, con el 50% de descuento antes de retirar el vehículo.

autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

3. La Administración<sup>2745</sup> deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de veinticuatro horas<sup>2746</sup>. La comunicación<sup>2747</sup> se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si el titular dispusiese de ella<sup>2748</sup>.

#### **Artículo 106. Tratamiento residual<sup>2749</sup> del vehículo<sup>2750</sup>.**

1. La Administración competente en materia de ordenación y gestión del tráfico<sup>2751</sup> podrá ordenar el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación:

<sup>2745</sup> Hubiera quedado mejor si añadiese "actuante" a la palabra "Administración".

<sup>2746</sup> Si lo retira al día siguiente de recibida la notificación pagará sólo un día de depósito. Si llevase varios días en el depósito antes de ser notificado de que el vehículo ha sido trasladado allí no tendría por qué pagar esos días.

<sup>2747</sup> La obligación de comunicar al titular en el plazo de 24 horas la retirada y depósito del vehículo se aplicará en todos los casos, tanto si tiene asignada una Dirección Electrónica Vial como si no dispone de la misma. El TRLTSV no alude expresamente a que en el plazo de 24 horas el titular del vehículo tiene que haber recibido la comunicación de la retirada y depósito del vehículo, sino que determina que en ese plazo la Administración tiene la obligación de comunicar, es decir, de efectuar por su parte las actuaciones necesarias para hacer llegar al titular del vehículo que se han adoptado esas medidas. Por lo tanto, debe entenderse cumplido el mandato legal por la administración si el inicio de la comunicación se produce en el plazo de 24 horas. A este efecto para efectuar la comunicación serán válidos cualesquiera medios que permitan dejar constancia de esa intención de la Administración de comunicar (teléfono, fax, correo electrónico...), con independencia de la fecha en la que el titular del vehículo reciba la comunicación (Instrucción DGT 10/V-86).

<sup>2748</sup> Instrucción 10N-86 de 13 de septiembre, sobre "Comunicación de la retirada y depósito del vehículo al titular en el plazo de 24 horas: artículo 105.3 TRLTSV".

Ver Orden de 14 de febrero de 1974, por la que se regula la retirada de la vía pública y el depósito de vehículos automóviles abandonados (BOE núm. 48 de 25 de febrero de 1974).

<sup>2749</sup> **Directiva 2008/98/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre Residuos y por la que se derogan determinadas directivas integrándolas en una única norma (Directiva marco de residuos) (DOUE núm. L 312, de 22 de noviembre). Esta nueva Directiva establece el marco jurídico de la Unión Europea para la gestión de los residuos, proporciona los instrumentos que permiten disociar la relación existente entre crecimiento económico y producción de residuos, haciendo especial hincapié en la prevención, entendida como el conjunto de medidas adoptadas antes de que un producto se convierta en residuo, para reducir tanto la cantidad y contenido en sustancias peligrosas como los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente de los residuos generados.

La **Ley 22/2011**, de 28 de julio de **Residuos y suelos contaminados** (BOE núm.181, de 29 de julio), califica a los vehículos abandonados como **residuos domésticos** (art. 3.b) estableciendo en su artículo 17 las obligaciones del productor u otro poseedor inicial relativas a la gestión de sus residuos, estableciendo en su artículo 21:

4. "Las Entidades Locales habilitarán espacios, establecerán instrumentos o medidas para la recogida separada de residuos domésticos y en su caso, comerciales a los que es preciso dar una gestión diferenciada bien por su peligrosidad, para facilitar su reciclado o para preparar los residuos para su reutilización.

5. Las autoridades ambientales en su respectivo ámbito competencial adoptarán las medidas necesarias para asegurarse de que los residuos se sometan a operaciones de valorización. Cuando sea necesario para facilitar o mejorar la valorización, los residuos se recogerán por separado y no se mezclarán con otros residuos u otros materiales con propiedades diferentes".

A estos efectos se consideran vehículos abandonados, aquellos que se encuentren en alguna de las situaciones a que se refiere el artículo 106 del TRLTSV.

<sup>2750</sup> Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil.

<sup>2751</sup> La DGT, a través de su Instrucción 10/S-120, de 12 de julio de 2010, sobre "Autoridad competente para la retirada y depósito del vehículo: art. 85.1 de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre", dice: "El artículo 106.1 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su nueva redacción dada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, establece que: "La Autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe... "

- a) Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones<sup>2752</sup>.
- b) Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula<sup>2753</sup>.

---

*Estas medidas estaban reguladas con anterioridad en el artículo 71.1 de la Ley de Seguridad Vial, en el que se establecía que: "La Administración podrá proceder, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito, en el lugar que designe la autoridad competente, ...".*

*Se están planteando consultas en relación con el nuevo artículo 106.1) al entenderse que la nueva redacción del precepto no atribuye a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico la competencia para acordar la retirada y depósito del vehículo. Por este motivo y para dar cobertura legal a la adopción de las citadas medidas, en algunos Ayuntamientos se ha dictado un decreto, resolución o acuerdo de delegación de esas facultades en los agentes de la Policía Local.*

*Este Centro Directivo estima que el nuevo artículo 106.1) de la Ley de Seguridad Vial no modifica las competencias para acordar la retirada y depósito del vehículo que con anterioridad se recogían en el artículo 71. El hecho de que se haya sustituido el término "Administración", menos preciso, por el de "Autoridad encargada de la gestión del tráfico", no afecta a la materia, porque tampoco antes se mencionaba de forma expresa a los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.*

*En consecuencia, el artículo 106.1) de la Ley de Seguridad Vial, que atribuye a la Autoridad encargada de la gestión del tráfico la competencia para la retirada y depósito del vehículo, implica la facultad de los Agentes de esa Autoridad para proceder a la retirada y depósito del vehículo. Corresponde al ámbito interno de la gestión de cada Administración determinar el modo en que los Agentes proceden a esa retirada y depósito".*

*Curiosamente después de señalar la DGT que "Administración" es menos preciso que "autoridad", el legislador volvió a sustituir "autoridad" por "administración" y es como aparece ahora en el TRLTSV.*

<sup>2752</sup> *Debía contemplarse la posibilidad de que el vehículo fuese adjudicado a los servicios de tráfico o fuese subastado públicamente transcurrido un tiempo prudencial desde su retirada. En Guatemala, se aplica lo anterior y se da un plazo de seis meses después de haberse incluido su descripción en los avisos informando de su retirada de la vía pública.*

<sup>2753</sup> *El procedimiento para denunciar un vehículo por abandono una vez localizado, es levantar un acta por parte del agente reflejando que el vehículo se encuentra abandonado. Se comunica al titular que debe retirarlo en el plazo de un mes. Si no lo hace, se traslada el vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento (Instrucción 10/S-118 DGT, de 25 mayo de 2010).*

*Si se trata de un remolque ligero el que está abandonado, el hecho de contar con placas de matrícula no quiere decir que las tenga, a efectos de este artículo, ya que son las del vehículo tractor. Por eso el Ayuntamiento debe dirigirse al titular del vehículo para que lo retire en el plazo de un mes, aunque siga conservando la matrícula del vehículo tractor (escrito de la JPT de Sevilla a la policía local de 05.08.2013).*

*Debiera considerarse abandonado un vehículo que llevase estacionado en el mismo sitio, por ejemplo 3 meses, independientemente de su estado. Actualmente se producen casos de vehículos dados de baja temporal que están estacionados en la vía pública de forma permanente y no está claro que puedan ser inmovilizados o trasladados al depósito en aquellas localidades que carecen de él o cuya ordenanza no contempla que estar estacionado un período dado de días supone su traslado al depósito.*

**c) Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente<sup>2754</sup> del mismo en un recinto privado<sup>2755</sup> su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses<sup>2756</sup>.**

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, **la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento**<sup>2757</sup>.

<sup>2758</sup> (Vehículo abandonado en un estacionamiento privado de uso público).

<sup>2754</sup> La redacción es incompleta ya que, si llevamos un vehículo a pintar y no lo volvemos a recoger, el taller no se podría acoger a esta norma ya que no es ni un accidente ni una avería. Tendría que demandar al titular por la vía civil, lo que se transforma en un proceso largo y farragoso.

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, modificó el RGCir y ahora en su art. 130 se establece:

- c) Si los vehículos pueden continuar su marcha, lo harán de forma inmediata, asegurándose de circular con seguridad.
- d) Si precisaran de un servicio de auxilio, deberán abandonar lo antes posible los carriles de circulación y dirigirse hacia la primera salida disponible utilizando para ello el arcén derecho. Si ello no fuera posible, deberán detenerse en el arcén derecho de la vía o en el lugar donde cause menor obstáculo a la circulación.
- e) En el caso de accidente o avería, si el vehículo está inmovilizado sin posibilidad de reemprender la marcha, los ocupantes deberán abandonar el vehículo, siempre que exista un lugar seguro fuera de la plataforma de circulación y, en todo caso, deberán salir del vehículo por el lado contrario al flujo de tráfico sin transitar o permanecer en los carriles y arcenes que conforman dicha plataforma. Si las condiciones de circulación no permitieran a los ocupantes abandonar el vehículo con seguridad, permanecerán en el habitáculo con el cinturón abrochado.
- f) Todo conductor deberá emplear el dispositivo de preseñalización de peligro reglamentario, sin perjuicio de encender la luz de emergencia si el vehículo la lleva y, cuando proceda, las luces de posición y de gálibo, en tanto se deja expedita la vía, para advertir dicha circunstancia.
- g) Se prohíbe cumplimentar el parte de accidente en la plataforma de circulación. Este proceso se llevará a cabo en un lugar seguro fuera de la vía.

<sup>2755</sup> Un recinto privado puede ser un bajo en un edificio, una finca rural, etc., que puede pertenecer perfectamente al titular del vehículo, y no tiene sentido que diga que si un titular lleva allí su coche por accidente o avería se lo van a tratar como residuo. Parece que quieren referirse a un taller de reparaciones o a un recinto de ese taller, pero es sólo una suposición y las leyes deben evitar ser oscuras sobre todo porque una redacción un poco más adecuada lo evitaría.

<sup>2756</sup> Ahora se permite que los talleres y depósitos de vehículos, que ven ocupadas sus instalaciones por vehículos llevados allí por accidente o para ser arreglados y cuyo titular nunca más volvió a interesarse por ellos, puedan deshacerse de los mismos siempre y cuando sigan el procedimiento establecido.

De todas formas, debiera quedar aclarado si los dos meses que figuran en este apartado empiezan a correr el día en que el vehículo entró en el taller o el día en que quedó reparado.

<sup>2757</sup> **Los talleres podrán llevar al Centro de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil a los vehículos que lleven más de dos meses en el taller o en el depósito.** Antes avisarán a la Jefatura Provincial de Tráfico para que informe al titular de que, si en el plazo de un mes no lo retira, será trasladado a aquella instalación.

**La normativa más detallada la encontramos en: Real Decreto 265/2021**, de 13 de abril, **sobre los vehículos al final de su vida útil** (BOE núm. 89, de 14 de abril); **Orden INT/624/2008**, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil (BOE núm. 60, de 10 de marzo); **Instrucción 10N-86**, de 13 de septiembre sobre "Tratamiento residual del vehículo del artículo 106.1)"; **Instrucción 13N-101**, de 15 de abril, "Placa identificativa para Centros Autorizados de Tratamiento (CAT).

**Orden INT/2535/2015**, de 11 de noviembre, sobre cumplimiento de las obligaciones de registro documental e información por los centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (BOE núm. 287, de 1 de diciembre).

<sup>2758</sup> Aunque la Ley de Tráfico no lo contemple adecuadamente, si lo hace citando ésta, la Ley 40/2002 reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos, en su artículo 6, dedicado a la retirada de vehículos: "El titular del aparcamiento podrá utilizar el procedimiento previsto en el artículo 71 (ahora el art. 106 TRLTSV) del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial cuando permanezca un

2. En el supuesto previsto en el apartado 1, párrafo c)<sup>2759</sup>, **el propietario o responsable del lugar o recinto deberá solicitar de la Jefatura Provincial de Tráfico autorización para el tratamiento residual del vehículo.** A estos efectos deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular del vehículo la retirada de su recinto<sup>2760</sup>.
3. En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico, los órganos competentes de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, y el Alcalde o autoridad correspondiente por delegación, podrán acordar la sustitución del tratamiento residual del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia del tráfico<sup>2761</sup>, respectivamente en cada ámbito<sup>2762</sup>.

---

*vehículo estacionado de forma continuada en el mismo lugar del aparcamiento por un período de tiempo superior a seis meses de forma que se presuma racionalmente su abandono, bien por su propio estado, por los desperfectos que tenga y que hagan imposible su desplazamiento por medios propios, por no tener placas de matriculación o, en general, por aquellos signos externos que hagan presumir la falta de interés del propietario en su utilización. Corresponderá al titular del aparcamiento la prueba del abandono del vehículo y del transcurso del período de seis meses”.*

<sup>2759</sup> *Vehículo averiado o accidentado depositado en un recinto privado.*

<sup>2760</sup> *Con motivo de la entrada en vigor de la Ley 18/2009, por la que se modificó la Ley de seguridad vial en materia sancionadora, los talleres de reparación de vehículos pueden disponer el tratamiento residual de un vehículo, en el caso de que su propietario no lo retire y abone la factura correspondiente, en el plazo de un mes desde que se produzca la notificación de la Jefatura Provincial de Tráfico.*

*Esa es la teoría. En la práctica, el proceso es más lento. En primer lugar, el taller debe comunicar al titular del automóvil mediante burofax o carta certificada que el presupuesto para la reparación ya está confeccionado y a la espera de su aprobación, o bien que el vehículo ya está reparado.*

*Posteriormente debe requerir su retirada avisándole de que si en el plazo de un mes no se hace cargo del mismo se solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico que autorice su tratamiento residual. Pasado el mes, deberá solicitar a dicha Jefatura el desguace del automóvil y tendrá que aportar el CIF de la empresa, copia, del burofax/carta certificada, del anterior requerimiento, así como documentos que acrediten la estancia en el recinto (presupuesto de reparación, parte de recogida por accidente, fotografías de siniestro, etc.). Una vez realizada esta operación, la DGT requerirá al titular del coche para que en el plazo de un mes proceda a la retirada del vehículo, con la advertencia de que en caso de no hacerlo se procederá a su traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CAT). Pasado el mes, Tráfico emitirá la resolución, autorizando o denegando, el tratamiento residual del automóvil.*

*Además, de acuerdo con el artículo 15 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes, el taller podrá cobrar a su cliente gastos de estancia cuando, confeccionado el presupuesto o reparado el vehículo, y puesto en conocimiento del usuario este hecho, no proceda dicho usuario al pronunciamiento sobre la aceptación o no del presupuesto o a la retirada del vehículo en el plazo de tres días hábiles. En cualquier caso, los gastos de estancia solo procederán cuando el vehículo se encuentre en locales bajo custodia del taller y por los días que excedan del citado plazo.*

*En caso de que el dueño no abone la reparación del coche, el taller tendrá el derecho a desmontar o recuperar todas las piezas o repuestos que haya incorporado durante el proceso de reparación, lo que ayuda a paliar o reducir los costes originados.*

<sup>2761</sup> *Existe la posibilidad de que los vehículos abandonados (cualquiera que sea la causa), en vez de ser tratados residualmente pasen a formar parte de los servicios de vigilancia y disciplina del tráfico.*

<sup>2762</sup> *Aun cuando no se refiere explícitamente al caso de infracciones administrativas en materia de seguridad vial, ya que se trata de aplicación del artículo 374 del C. Penal y de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, sobre Represión del Contrabando, pero que también podría ser de aplicación a las situaciones de infracciones de tráfico, debemos tener en cuenta lo dispuesto por la Dirección General de la Guardia Civil en su "Circular núm. 1, de la Subdirección General de Apoyo, dada en Madrid, a 27 de marzo de 2012 (BOGC. núm. 18, de 3 de mayo), sobre "Modificación de la Circular número 18, de 7 de noviembre de 1997, por la que se imparten las instrucciones a seguir por las Unidades, Centros y Órganos del Cuerpo en el procedimiento técnico y administrativo sobre altas y bajas de vehículos cuya procedencia lo es en aplicación del artículo 374 del Código Penal, sobre tráfico de drogas y otros delitos relacionados, y la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando. A modo de ejemplo, cabría señalar:*

## Artículo 107. Limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas<sup>2763</sup>.

1. **El titular de un permiso o licencia de conducción no podrá efectuar ningún trámite relativo a los vehículos de los que fuese titular en el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico cuando figuren como impagadas<sup>2764</sup> en su historial de conductor cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves<sup>2765</sup>.**
2. **El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves<sup>2766</sup>.**
3. **Queda exceptuado de lo dispuesto en los apartados anteriores el trámite de baja temporal o definitiva<sup>2767</sup> de vehículos.**

## CAPÍTULO VII

- Con carácter general las marcas y modelos deben ser actuales y coincidentes con los del propio parque.
- Los vehículos deben pertenecer a los segmentos ligeros, medio y alto recogidos en el vigente Catálogo de bienes de adquisición centralizada de la Administración.
- Buen estado de conservación
- Funcionamiento correcto
- Carezcan de "Limitaciones de uso o Reserva de dominio".
- Antigüedad y kilómetros recorridos. Al respecto se ha de tener en cuenta la fecha de fabricación o de su primera matriculación, ya que las disposiciones legales vigentes permiten la matriculación más de una vez.

<sup>2763</sup> Tienen la consideración de medidas provisionales.

<sup>2764</sup> Los morosos en el pago de sanciones no podrán vender el vehículo. El titular de un permiso o licencia que acumule cuatro sanciones graves o muy graves firmes impagadas no podrán realizar ningún trámite relativo al mismo, como su venta o transferencia. Lo mismo sucederá cuando estas sanciones lo sean en condición de titular del vehículo, o sea, se pueden tener sanciones simplemente por ser el titular, aunque no se tenga permiso de conducción. Por ejemplo, por no identificar a un conductor.

Todo posible adquirente de un vehículo pueda informarse de la existencia de esta limitación de disposición.

<sup>2765</sup> Es decir, aquel conductor que "infrinja reiteradamente", y además decida no abonar la sanción, no podrá vender su vehículo. En este sentido, cobra especial relevancia que, como ocurre en el ámbito mobiliario, ya que todo posible adquirente de un vehículo pueda informarse de la existencia de esta limitación de disposición. En caso contrario, la compraventa civil no podría transformarse en cambio de titularidad administrativa, con las consecuencias que ello conlleva.

<sup>2766</sup> La misma regla es aplicable a los titulares de los vehículos, por las infracciones que a ellos se les atribuyan y que figurarán como impagadas en el historial del vehículo, como, por ejemplo, la existencia de cuatro o más sanciones por no identificar al conductor del vehículo, no pasar ITV; reforma no autorizada, etc.).

Por tanto, si un conductor tuviese, por ejemplo, varias multas leves, por no poner el ticket de la ORA, podríamos vender sin inconvenientes nuestro vehículo ya que la ley **sólo habla de multas graves o muy graves** y, además, éstas deben ser firmes lo que significa que, si se está recurriendo y no ha ganado firmeza, aunque sea grave o muy grave también se puede vender el vehículo.

El art. 35 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil indica que en el caso de querer dar de baja temporal o definitiva el vehículo no existiría ningún inconveniente, aunque hubiera multas pendientes ya que éstas seguirán reclamándose por la vía administrativa al titular o conductor del vehículo y de no abonarse en vía voluntaria pueden ser exigidas por la vía de apremio con los recargos correspondientes o incluso a través del embargo.

Su titular debe manifestar su voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación y tendrá una duración de 1 año desde la fecha de solicitud. Pasado ese plazo si no se solicita la prórroga, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa.

Las prórrogas se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.

<sup>2767</sup> Se quiere evitar el abandono de los vehículos en las vías públicas.

## Ejecución de las sanciones

### Artículo 108. Ejecución.

Una vez firme la sanción en vía administrativa<sup>2768</sup>, se podrá proceder a su ejecución<sup>2769</sup> conforme a lo previsto en esta ley<sup>2770</sup>.

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

El cumplimiento de la sanción de suspensión prevista en el artículo 80<sup>2771</sup> se iniciará transcurrido un mes desde que haya adquirido firmeza en vía administrativa, y el período de suspensión de la misma se anotará en los correspondientes registros<sup>2772</sup>.

### Artículo 110. Cobro de multas<sup>2773</sup>.

---

<sup>2768</sup> Recordemos que el artículo 96.3 indica en el procedimiento ordinario que la interposición del recurso de reposición no suspenderá la ejecución de la sanción.

<sup>2769</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 97 -Ejecución-, establece:

"1. Las Administraciones Públicas no iniciarán ninguna actuación material de ejecución de resoluciones que limite derechos de los particulares sin que previamente haya sido adoptada la resolución que le sirva de fundamento jurídico.

2. El órgano que ordene un acto de ejecución material de resoluciones estará obligado a notificar al particular interesado la resolución que autorice la actuación administrativa".

<sup>2770</sup> La resolución sancionadora será ejecutiva cuando haya alcanzado firmeza en vía administrativa para poder poner en marcha el procedimiento de recaudación previsto legalmente.

La interposición del recurso administrativo pertinente, ya sea preceptivo o potestativo, impide que la resolución administrativa alcance firmeza en dicha vía. Si no se interpone el correspondiente recurso (ya sea administrativo o jurisdiccional) contra la resolución sancionadora en plazo, se producirá la firmeza de la resolución sancionadora en cuestión, y, por ende, el inicio del procedimiento de ejecución.

Si el particular interpone el correspondiente recurso jurisdiccional contencioso-administrativo habrá que esperar que por el Tribunal se resuelva a su vez la solicitud de suspensión cautelar si la misma ha sido solicitada por el mismo. Si no solicitase la suspensión cautelar la Administración estaría facultada para iniciar el procedimiento ejecutivo".

<sup>2771</sup> Se refiere a las autoescuelas y a los centros psicotécnicos.

<sup>2772</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 98 - Ejecutoriedad-, determina: "1. Los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho Administrativo serán inmediatamente ejecutivos, salvo que:

- a) Se produzca la suspensión de la ejecución del acto
- b) Se trate de una resolución de un procedimiento de naturaleza sancionadora contra la que quepa algún recurso en vía administrativa, incluido el potestativo de reposición.
- c) Una disposición establezca lo contrario.
- d) Se necesite aprobación o autorización superior".

<sup>2773</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 98.2) - Ejecutoriedad-, determina: "Cuando de una resolución administrativa, o de cualquier otra forma de finalización del procedimiento administrativo prevista en esta ley, nazca una obligación de pago derivada de una sanción pecuniaria, multa o cualquier otro derecho que haya de abonarse a la Hacienda pública, éste se efectuará preferentemente, salvo que se justifique la imposibilidad de hacerlo, utilizando alguno de los medios electrónicos siguientes: a) Tarjeta de crédito y débito; b) Transferencia bancaria; c) Domiciliación bancaria; d) Cualesquiera otros que se autoricen por el órgano competente en materia de Hacienda Pública.

1. **Una vez firme la sanción**<sup>2774</sup>, el interesado dispondrá de un plazo final de quince días naturales para el pago de la multa<sup>2775</sup>. Finalizado el plazo establecido sin que se haya pagado la multa, se iniciará el procedimiento de apremio<sup>2776</sup>.
2. Los órganos y procedimientos de la recaudación ejecutiva<sup>2777</sup> serán los establecidos en la normativa tributaria que le sea de aplicación, según las autoridades que las hayan impuesto<sup>2778</sup>.

---

<sup>2774</sup> A diferencia del artículo 108 TRLTSV, al no aclarar que la firmeza es en vía administrativa podemos pensar no se pueden ejecutar forzosamente las multas hasta que no hayan pasado quince días naturales desde que adquieran firmeza ante los Tribunales.

<sup>2775</sup> Véase la Resolución de 23 de junio de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se crea y regula el Registro Electrónico en la Jefatura Central de Tráfico, acerca del procedimiento para el pago de sanciones de tráfico por internet.2223/2014

<sup>2776</sup> Del procedimiento de apremio es competente la Administración Tributaria según el art. 163 de la Ley General Tributaria (LGT). La incoación de este procedimiento se realiza mediante providencia al interesado, exigiendo la deuda que presenta y añadiendo los recargos que son consecuencia del impago (art. 167 LGT). La providencia debe de tener un contenido mínimo, así, por ejemplo, se requiere que en ella queden expresados los plazos del procedimiento, aviso sobre intereses y costas, requerimiento del pago, entre otros contenidos. Este procedimiento se produce en tres casos; que la deuda sea líquida, que haya pasado el período de pago voluntario o que se haya incumplido la obligación de pagar.

La Ley 39/2015, en su artículo 101, referido al "Apremio sobre el patrimonio", establece que "Si en virtud de acto administrativo hubiera de satisfacerse cantidad líquida se seguirá el procedimiento previsto en las normas reguladoras del procedimiento de apremio. En cualquier caso, no podrá imponerse a los administrados una obligación pecuniaria que no estuviese establecida con arreglo a una norma con rango de ley".

Si transcurre ese período de pago voluntario sin que se haya procedido al abono, la multa llega a la vía ejecutiva y su importe se verá incrementado con un recargo del 20%, más, en su caso, los intereses de demora que correspondan. En ese momento la multa se convierte en una deuda y comienza su tramitación como tal. Estos efectos mencionados del recargo y de los intereses de demora son consecuencia directa de la iniciación del procedimiento de apremio, tal y como viene establecido en el artículo 70 del RD 939/2005, de 29 de julio, que aprueba el Reglamento General de Recaudación.

La finalización de este procedimiento viene determinada en el art. 173 LGT, así pues,

"1. El procedimiento de apremio termina:

a) Con el pago de la cantidad debida a que se refiere el apartado 1 del artículo 169 de esta ley.

b) Con el acuerdo que declare el crédito total o parcialmente incobrable, una vez declarados fallidos todos los obligados al pago.

c) Con el acuerdo de haber quedado extinguida la deuda por cualquier otra causa.

2. En los casos en que se haya declarado el crédito incobrable, el procedimiento de apremio se reanudará, dentro del plazo de prescripción, cuando se tenga conocimiento de la solvencia de algún obligado al pago".

<sup>2777</sup> El TRLTSV no detalla las normas por las que ha de regirse el procedimiento de recaudación ejecutiva de las sanciones firmes y ejecutivas que no se hayan abonado. La regulación aplicable en el caso de las multas impuestas por la Administración Estado, mediante las Jefaturas Provinciales de Tráfico, es el que figura en el Reglamento General de Recaudación aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

<sup>2778</sup> La Federación Española de Municipios y Provincias ha insistido en que las entidades locales puedan embargar bienes situados fuera de su territorio, con el fin de recaudar multas impuestas a ciudadanos que carecen de bienes en el territorio de la entidad local. No obstante, de momento no se ha conseguido el objetivo, pues continúa resultando de aplicación el art. 8.3 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales donde se dispone que: "Las actuaciones en materia de inspección o recaudación ejecutiva que hayan de efectuarse **fuera del territorio de la respectiva entidad local** en relación con los ingresos de derecho público propios de ésta, serán practicadas por los órganos competentes de la correspondiente comunidad autónoma cuando deban realizarse en el ámbito territorial de ésta, y por los órganos competentes del Estado en otro caso, previa solicitud del presidente de la corporación".

El Juzgado de lo contencioso-administrativo núm. 31 de Madrid en sentencia núm. 209/2019, de 13 de junio de 2019, declaró la nulidad del embargo forzoso realizado a un ciudadano sobre cuentas corrientes domiciliadas fuera del término municipal.

## Artículo 111. Responsables subsidiarios del pago de multas<sup>2779</sup>.

1. Los titulares<sup>2780</sup> de los vehículos<sup>2781</sup> con los que se haya cometido una infracción serán responsables subsidiarios en caso de impago de la multa impuesta al conductor, salvo en los siguientes supuestos:

- a) Robo, hurto<sup>2782</sup> o cualquier otro uso en el que quede acreditado que el vehículo fue utilizado en contra de su voluntad<sup>2783</sup>.
- b) Cuando el titular sea una empresa de alquiler sin conductor.
- c) Cuando el vehículo tenga designado un arrendatario a largo plazo<sup>2784</sup> en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.
- d) Cuando el vehículo tenga designado un conductor habitual<sup>2785</sup> en el momento de cometerse la infracción. En este caso, la responsabilidad recaerá en aquel.

2. La declaración de responsabilidad subsidiaria y sus consecuencias, incluida la posibilidad de adoptar medidas cautelares<sup>2786</sup>, se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria<sup>2787</sup>.

<sup>2779</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en su artículo 102) -Ejecución subsidiaria-, determina: "Habrá lugar a la ejecución subsidiaria cuando se trate de actos que por no ser personalísimos puedan ser realizados por sujeto distinto del obligado. En este caso, las Administraciones Públicas realizarán el acto, por sí o a través de las personas que determinen, a costa del obligado. El importe de los gastos, daños y perjuicios se exigirá conforme a lo dispuesto en el artículo anterior. Dicho importe podrá liquidarse de forma provisional y realizarse antes de la ejecución, a reserva de la liquidación definitiva".

<sup>2780</sup> Su definición figura en el apartado 5 del Anexo I del TRLTSV.

<sup>2781</sup> Si un conductor de bicicletas menor de edad se salta un semáforo y se le sanciona y no paga la sanción, a veces sería difícil discernir si el titular del vehículo es el menor, uno de sus progenitores o ambos, y por lo tanto podría no poder cobrarse la sanción.

<sup>2782</sup> El artículo 244 del CP, considera autor de robo y hurto de uso de vehículos "El que sustrajere o utilizare sin la debida autorización un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días o multa de dos a doce meses, si lo restituyera, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que, en ningún caso, la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que le correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo". Con lo que vemos que el CP excluye, en este caso, a los ciclos y a los vehículos de tracción animal.

<sup>2783</sup> En este caso quedaría el titular exento, pero si se produce la situación contraria, es decir, si permite que el vehículo sea conducido por una persona a sabiendas de que carece de permiso o licencia, entonces tendrá que hacerse cargo subsidiariamente de las multas impuestas al conductor.

<sup>2784</sup> Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre). Según se establece en su artículo 1.2), "Se entenderá que un vehículo está cedido en régimen de arrendamiento a largo plazo cuando permanece arrendado a la misma persona física o jurídica por tiempo superior a tres meses dentro de un período de doce meses consecutivos. Se excluye del concepto de arrendamiento a largo plazo el arrendamiento financiero o leasing".

<sup>2785</sup> Vemos que el titular del vehículo será responsable subsidiario en el caso de los conductores ocasionales o habituales no identificados.

<sup>2786</sup> Debía decir "provisionales".

<sup>2787</sup> La Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (BOE núm. 302, de 18 de diciembre), en su art. 181 sobre "Sujetos responsables de las infracciones y sanciones tributarias", determina:

1. Serán sujetos infractores las personas físicas o jurídicas y las entidades mencionadas en el apartado 4 del artículo 35 de esta ley que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en las leyes.
2. El sujeto infractor tendrá la consideración de deudor principal a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 41 de esta ley en relación con la declaración de responsabilidad.

3. El responsable que haya satisfecho la multa tiene derecho de reembolso contra el infractor por la totalidad de lo que haya satisfecho.

## CAPÍTULO VIII

### Prescripción, caducidad y cancelación de antecedentes

#### Artículo 112. Prescripción<sup>2788</sup> y caducidad<sup>2789</sup>.

1. El plazo de prescripción<sup>2790</sup> de las infracciones previstas en esta ley será de tres meses para las infracciones leves y de seis meses para las infracciones graves y muy graves.

El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del mismo día en que los hechos se hubieran cometido.

2. La prescripción se interrumpe por cualquier actuación administrativa de la que tenga conocimiento el denunciado o esté encaminada a averiguar su identidad o domicilio y se practique con otras administraciones, instituciones u organismos. También se interrumpe por la notificación efectuada de acuerdo con los artículos 89, 90 y 91.

3. La concurrencia de varios sujetos en la realización de una infracción tributaria determinará que queden solidariamente obligados frente a la Administración al pago de la sanción.

Por su parte, el artículo 182) en su apartado 2, establece que "Responderán subsidiariamente del pago de las sanciones tributarias las personas o entidades que se encuentren en los supuestos de los párrafos a), g) y h) del apartado 1 del artículo 43 de esta Ley, en los términos establecidos en dicho artículo. El procedimiento para declarar y exigir la responsabilidad subsidiaria será el previsto en el artículo 176 de esta Ley", mientras que en su apartado 3) se determina que "Las sanciones tributarias no se transmiten a los herederos y legatarios de las personas físicas infractoras".

Véase también el Real Decreto 939/2005, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación (BOE núm. 210, de 2 de setiembre).

<sup>2788</sup> Las sanciones administrativas impuestas en un procedimiento de infracción de tráfico sólo pueden hacerse efectivas durante un período de tiempo, es decir **prescriben**.

Desde el mismo momento en el que se haya cometido la infracción, la Administración dispone de un plazo de tres meses o de seis meses para notificarla; de no hacer esta notificación, la infracción habrá prescrito y, por tanto, la Administración no tendrá capacidad para sancionar y el procedimiento que tramite será contrario a derecho.

En rigor, lo que prescribe o se extingue con el transcurso del tiempo no son las infracciones cometidas o las sanciones impuestas, sino la potestad de la Administración para perseguirlas infracciones y sancionarlas o para ejecutar por la fuerza las sanciones previamente impuestas.

<sup>2789</sup> La **caducidad** se ocasiona por el transcurso de un determinado lapso de tiempo desde la iniciación del procedimiento sin que se haya producido la resolución del mismo. No supone la extinción de ningún derecho, sino sólo que se debe dictar resolución declarando la caducidad y ordenando el archivo del procedimiento. Si los plazos de prescripción no se han cumplido, nada impide que se pueda iniciar un nuevo procedimiento.

Por norma general, el cómputo de plazo de la caducidad comienza el día que se comete la infracción, sin embargo, se debe destacar una excepción relacionada con la fecha de inicio del procedimiento en el cual se tiene que proceder a conocer la identidad del infractor, que no pudo ser notificado en el acto de comisión de la infracción, sin que a estos efectos el inicio del cómputo pueda empezar a partir de la fecha de la denuncia por el agente.

<sup>2790</sup> El artículo 30) -Prescripción- de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 2 de octubre), dispone que "Las infracciones y las sanciones prescribirán según lo dispuesto en las leyes que las establezcan".

La administración está obligada a notificar, en caso de que el agente no haya entregado en mano el boletín de denuncia, desde el día en que tuvieron lugar los hechos, en el plazo de 3 meses para las infracciones leves y de 6 meses para las graves y muy graves. Si no lo hace, prescriben y se archivan.

**El plazo de prescripción se reanudará si el procedimiento se paraliza durante más de un mes<sup>2791</sup> por causa no imputable al denunciado.**

**3. Si no se hubiera producido la resolución sancionadora transcurrido un año desde la iniciación del procedimiento, se producirá su caducidad<sup>2792</sup> y se procederá al archivo**

<sup>2791</sup> En este caso, tras un mes de paralización:

- *Infracciones leves: 3 meses + un mes de paralización*
- *Infracciones graves y muy graves: 6 meses + un mes de paralización*

<sup>2792</sup> Doctrina legal según STS de 3 de junio de 2008, de la Sala Tercera, BOE núm. 175, de 21 de julio).

**La caducidad del procedimiento sancionador según la jurisprudencia:**

La caducidad es el plazo de tiempo que tiene la Administración para dictar la resolución sancionadora desde que inicia el expediente sancionador.

Mientras el plazo de prescripción es el “tiempo para iniciar” el procedimiento, el plazo de caducidad es el “tiempo para terminarlo”. (Magistrado José Ramón Chaves García - Sevach)

Si un procedimiento caducó, se “borra todo lo actuado”, como si no existiera y, por tanto, podría reiniciarse el procedimiento sancionador si no se hubiese agotado el plazo de prescripción.

Sobre lo que se comenta a continuación se debe tener en cuenta que, el 2 de octubre de 2016 entró en vigor la Ley 39/2015 de 1 de octubre, “del Procedimiento Administrativo Común” que, entre otras cosas, abrió las puertas a la tramitación integral del procedimiento por internet y derogó el Reglamento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora (Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto), eliminando tácitamente figuras muy ventajosas para los ciudadanos, tales como la caducidad inicial del procedimiento.

**El inicio del plazo de caducidad:**

La Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 14 de Julio del 2009 (rec.4682/2007) fija el **inicio del plazo de caducidad (dies a quo) en la fecha de adopción del acuerdo de incoación** (iniciación del expediente o procedimiento sancionador: por la notificación de la denuncia en el acto, por el envío de la notificación de la denuncia en otro caso, o bien desde que se conoce la identidad del infractor). Al respecto dispone el artículo 42.3.a) de la Ley 30/1992 (derogada), que el plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa se contará, en los procedimientos iniciados de oficio, “desde la fecha del acuerdo de iniciación”. Actualmente con el mismo texto lo dispone el artículo 21.a) de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 10 de Febrero de 2005 (rec.9/2004) expresa que “resulta interesante tener presente la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 23 de Mayo de 2001, dictada en recurso de casación en interés de ley que dice: “Esta Sala en su sentencia de 15 de noviembre de 2000, dictada en un recurso de casación en interés de la ley, sobre cuestión similar a la ahora examinada, razonó «que **la denuncia únicamente supone iniciación del expediente sancionador en el supuesto de que se notifique en el acto a los denunciados, y esa iniciación debe entenderse deferida en otro caso al momento en que se produzca el acuerdo correspondiente... »**. De conformidad con ello se estableció como doctrina legal, **para los supuestos en que la notificación de la denuncia no se verifica en el acto, la siguiente: «conforme al artículo 16 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para el cómputo de los plazos a efectos de caducidad del procedimiento se tendrá en cuenta como fecha de iniciación la de incoación por órgano competente una vez conocida la identidad del infractor, que no pudo ser notificado en el acto de comisión de la infracción, sin que a estos efectos el inicio del cómputo pueda efectuarse a partir de la fecha de la denuncia por el agente»**.”

**El término final del plazo de caducidad:**

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en sentencia de 10 de Marzo del 2008 (rec.1608/2994) fija claramente la **necesidad de notificación de la resolución sancionadora como término final del plazo de caducidad (dies ad quem)**: como destaca la sentencia de 23 de noviembre de 2006 (casación 13/2004) el artículo 44.2 de la Ley 30/1992 (derogada) dispone que en los procedimientos en que la Administración ejercite potestades sancionadoras o de intervención, susceptibles de producir efectos desfavorables o de gravamen, como es el caso, se producirá la caducidad por el vencimiento del plazo máximo establecido sin que se haya dictado y notificado resolución expresa (Contencioso.es).

Igualmente, la Sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo de 17 de noviembre de 2003 fija como doctrina legal, la de que “basta para entender concluso un procedimiento administrativo dentro del plazo máximo que la ley le asigne **el intento de notificación** por cualquier medio legalmente admisible según los términos del artículo 59.1 de la Ley 30/1992 (derogada), y que se practique con todas las garantías legales aunque resulte frustrado finalmente, siempre que quede debida constancia del mismo en el expediente”. En

de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el órgano competente para dictar resolución.

Cuando la paralización del procedimiento se hubiera producido a causa del conocimiento de los hechos por la jurisdicción penal<sup>2793</sup>, el plazo de caducidad se suspenderá y, una vez haya adquirido firmeza la resolución judicial, se reanudará el cómputo del plazo de caducidad por el tiempo que restaba en el momento de acordar la suspensión.

4. **El plazo de prescripción<sup>2794</sup> de las sanciones consistentes en multa será de cuatro años<sup>2795</sup> y, el de la suspensión prevista en el artículo 80 será de un año**, computados desde el día siguiente a aquél en que adquiriera firmeza la sanción en vía administrativa.

El cómputo y la interrupción del plazo de prescripción del derecho de la Administración para exigir el pago de las sanciones en vía de apremio consistentes en multa se regirán por lo dispuesto en la normativa tributaria.

### **Artículo 113. Anotación y cancelación<sup>2796</sup>.**

1. **Las sanciones por infracciones graves y muy graves y la detracción de puntos deberán ser comunicadas al Registro de Conductores e Infractores<sup>2797</sup>** del organismo autónomo

*particular, en relación con los intentos de notificación realizados a través de correo certificado con acuse de recibo se entiende que el procedimiento en cuestión se ha concluido “en el momento en que la Administración reciba la devolución del envío de la notificación”.*

**En la vía de recurso, una vez que se ha resuelto y notificado la infracción, no operan ni la caducidad ni la prescripción del procedimiento**

*En la Sentencia 8106/2004, de 15 de diciembre de 2004 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, recurso de casación en interés de ley 97/2002, se fija como doctrina legal que la prescripción no es extensible a la vía de recurso: “el límite para el ejercicio de la potestad sancionadora, y para la prescripción de las infracciones, concluye con la resolución sancionadora y su consiguiente notificación, sin poder extender la misma a la vía de recurso”. (Benjamín Górriz Gómez. noticias.juridicas.com).*

<sup>2793</sup> El artículo 31) -Concurrencia de sanciones- de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (BOE núm. 236, de 2 de octubre), determina que “No podrán sancionarse los hechos que lo hayan sido penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

*Cuando un órgano de la Unión Europea hubiera impuesto una sanción por los mismos hechos, y siempre que no concurra identidad de sujeto y fundamento, el órgano competente para resolver deberá tenerla en cuenta a efectos de graduar la que, en su caso, deba imponer, pudiendo moderarla, sin perjuicio de declarar la comisión de la infracción”.*

<sup>2794</sup> *La prescripción de la sanción es el plazo de tiempo que tiene la Administración para exigir el pago de la sanción una vez que ha adquirido firmeza la resolución sancionadora. Se interrumpe por la iniciación del procedimiento de ejecución con conocimiento del interesado.*

*Ello supone que una vez que la sanción impuesta es firme existe un plazo de tiempo para que la Administración proceda a su ejecución y, transcurrido el plazo de tiempo establecido para la prescripción de las sanciones sin haberse ejecutado, éstas ya no se pueden exigir, extinguiéndose por ello la responsabilidad que se hubiera podido exigir a su autor o responsable.*

<sup>2795</sup> *La Administración Tributaria podrá tratar de cobrar la deuda por un período de hasta 4 años para combatir la impunidad en que se movían algunos infractores.*

<sup>2796</sup> *El Ministerio de Justicia publicó la Instrucción 3/2015 de la Secretaría General de la Administración de Justicia sobre determinadas cuestiones relativas al Sistema de Registros Administrativos de Justicia SIRAJ. En concreto, se trata de un conjunto de indicaciones específicas para la práctica, entre otras, de:*

- 1. Anotaciones para el envío automatizado de datos a la Dirección General de Tráfico**
- 2. Obligación de uso de la base de datos oficial del DNI/NIE del Ministerio de Interior.**
- 3. Reglas para la remisión de datos de ejecutorias y de anotación de requisitorias en casos de cooperación entre órganos.**

<sup>2797</sup> *Aquí la redacción se aparta del contenido del art. 19 del Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico ya que en éste se habla de “anotación” en el Registro de Conductores e Infractores y en el*

Jefatura Central de Tráfico por la autoridad que la hubiera impuesto en el plazo de los **quince días naturales** siguientes a su firmeza en vía administrativa.

- 2. Las autoridades judiciales comunicarán al Registro de Conductores e Infractores** del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, **en el plazo de los quince días naturales siguientes a su firmeza, las penas de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores**<sup>2798</sup> que se impongan por la **comisión de delitos**<sup>2799</sup> contra la seguridad vial<sup>2800</sup>.

---

*TRLTSV de "comunicación al registro". Lo cierto es que las Jefaturas Provinciales de Tráfico no comunican nada, anotando directamente las sanciones en dicho Registro, aunque previamente han sido informadas por quien emite la denuncia en cada caso.*

<sup>2798</sup> Desde el 01.01.2016 han pasado a tener la consideración de vehículos de motor.

<sup>2799</sup> Aparecieron por primera vez en nuestro ordenamiento jurídico en el art. 574 del Código Penal de 1928, (Gaceta de Madrid, núm. 257, de 13 de septiembre de 1928) dentro de los delitos afines a los estragos, imputables a imprevisión, imprudencia e impericia. Disponía: "El que condujere los vehículos o aparatos de locomoción o transporte para cuya conducción se necesite aptitud determinada, sin certificación que acredite ésta, será castigado con la pena de dos meses y un día a un año de prisión y multa de 1.000 a 3.000 pesetas". Es decir, se castigaba el no poseer el permiso de conducción.

En la actualidad figuran en la Ley Orgánica 10/1995 (BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995), de 23 de noviembre, del Código Penal, en el Capítulo IV que se ocupa de los delitos contra la seguridad vial en los artículos 379 al 385 ter.

El art. 47 CP establece que "La imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia" y que "Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción ..."

El art. 83.8 C.P. le permite al juez dejar en suspenso las penas privativas de libertad por la "prohibición de conducir vehículos de motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones físicas del conductor, cuando el sujeto haya sido condenado por un delito contra la seguridad vial y la medida resulte necesaria para prevenir la posible comisión de nuevos delitos", con lo que parece referirse al sistema alcoholock (sistema de bloqueo de la dirección por consumo de alcohol) o similares (que dificultan utilizar el vehículo habiendo consumido alcohol) aunque su elevado coste penaliza a aquellos conductores con menos recursos económicos.

<sup>2800</sup> La modificación del Código Penal por la Ley Orgánica 1/2015 ha hecho desaparecer las faltas contra las personas que afectaban a la seguridad vial.

Ahora el homicidio cometido por imprudencia leve se reconduce a la vía civil, el homicidio por imprudencia menos grave pasa a constituir un delito leve y el cometido por imprudencia grave sigue siendo delito. Lo mismo sucede en el caso de las lesiones.

Al pasar las imprudencias leves a la jurisdicción civil ya no habrá informe de un perito médico forense y las partes serán las que tengan que aportar sus informes periciales correspondientes.

Una circular del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 10.04.2019, dirigida a todos los Jefes de Policía Local de toda España, permite que los agentes, cuando la utilización del móvil pueda haber participado, al provocar la distracción del conductor, en la comisión de una imprudencia grave con resultado de fallecimiento o lesiones graves, puedan solicitar el acceso a los datos electrónicos de tráfico que permitan saber si estaba hablando en ese momento.

Dado que de acuerdo con el art. 80 y ss del Código Penal los jueces o tribunales, mediante resolución motivada, podrán dejar en suspenso la ejecución de las penas privativas de libertad no superiores a dos años y, asimismo, el art. 66.2 del mismo Código Penal permite que en los delitos imprudentes, los jueces o tribunales apliquen las penas a su prudente arbitrio, sin sujetarse a las reglas prescritas para otros delitos dolosos.

Además el reo puede beneficiarse de eximentes parciales: 1) reconocimiento de la responsabilidad (art. 21.4ª CP), 2) reparación del año (art. 21.5ª CP y art. 963.2ª y 984 LeCRIM) y 3) aceptación de la condena (art. 803 y ss LeCRIM).

El resultado final es que la víctima se puede sentir desamparada por la decisión de los jueces y tribunales y a los ciudadanos les pueden resultar sorprendentes algunas sentencias.

Por eso y dado que los juicios penales se demoran años y las sentencias casi nunca son satisfactorias para el cliente, muchos abogados recomiendan a las víctimas acudir solo a la vía civil, ya que, en esos casos, un 70% de los asuntos se resuelven con un acuerdo y del resto, un tercio, antes de entrar en sala. Sin embargo, eso no evita que los afectados abandonen el juzgado con la sensación de que no se ha hecho justicia. Ya la memoria de la

3. En el Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico quedarán reflejadas las sanciones firmes por infracciones graves y muy graves en las que un vehículo tanto matriculado en España como en el extranjero estuviese implicado y el impago de las mismas<sup>2801</sup>, en su caso. Estas anotaciones formarán parte del historial del vehículo<sup>2802</sup>.
4. Las anotaciones<sup>2803</sup> se cancelarán de oficio, a efectos de antecedentes<sup>2804</sup>, una vez transcurridos tres años<sup>2805</sup> desde su total cumplimiento<sup>2806</sup> o prescripción<sup>2807</sup>.

## TÍTULO VI

### Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico<sup>2808</sup>

---

Fiscalía General del Estado de 2010 resaltaba que muchas víctimas denuncian que “no son infrecuentes los gestos de desaire del denunciado y su familia, antes, durante y después del juicio, incluso de modo permanente si comparten barrio o vecindad”, lo que origina un “relevante sufrimiento moral” a la víctima del accidente de tráfico y sus familiares.

<sup>2801</sup> Según la Federación Española de Municipios y Provincias, de los dieciséis millones de sanciones que se emiten en España, algo más de dos millones y medio corresponden a infracciones cometidas por conductores extranjeros, casi la mitad de ellas en vías urbanas. Hasta ahora, la mayoría no se llegaban a cobrar por la complejidad que implicaba el proceso. La FEMP ha puesto en marcha un servicio específico, adjudicado a la entidad especializada en la gestión ejecutiva de este tipo de multas, Nivi Gestiones España, en julio de 2014, y confía en que el cobro de estas sanciones resultará mucho más fácil. La entidad adjudicataria del servicio viene realizando esta labor en Italia, por cuenta de los Ayuntamientos, desde hace varios años.

El procedimiento de cobro es el siguiente: una vez abierto el expediente por parte de la administración sancionadora, se procede a la localización del infractor. A partir de ahí, tras la solicitud de los datos correspondientes a las autoridades del país de residencia, se produce la notificación en el idioma del país del conductor sancionado.

En la notificación se indican los detalles de la infracción: dónde se ha producido, qué día y a qué hora, qué tipo de normativa ha infringido y cuál es la cuantía de la sanción. También se facilita al infractor un número de teléfono, un correo electrónico y una clave de acceso a un portal de internet para comprobar su expediente. En él podrá acceder a todos los datos relativos a la multa (la fotografía, el artículo concreto de la ley u ordenanza infringido) y un listado de personas con las que se pueden poner en contacto de forma directa. Se espera que a través de este sistema los ayuntamientos recauden unos 20 millones de euros anuales.

<sup>2802</sup> Aunque el artículo 2.1) del RGV señala que en el Registro de Vehículos figurarán “cuantas vicisitudes sufran posteriormente aquéllos o su titularidad” no es del todo cierto ya que no figuran los accidentes en que se ha visto implicado o las reparaciones que se le hicieron. Por ello debía decir “vicisitudes administrativas”.

<sup>2803</sup> Las anotaciones se refieren a **las sanciones graves o muy graves**, tanto del Reglamento de Conductores como del de Vehículos (incluso vehículos extranjeros).

<sup>2804</sup> El art. 94 del TRLTSV, que se ocupa del procedimiento abreviado señala: “g) **La sanción no computará como antecedente en el Registro de Conductores e Infractores del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, siempre que se trate de infracciones graves que no lleven aparejada pérdida de puntos**”.

<sup>2805</sup> Lamentablemente, el art. 19.1) del Reglamento Sancionador en Materia de Tráfico, a pesar de haber pasado varios años desde la aprobación de la Ley 6/2015, sigue manteniendo que las anotaciones por sanciones graves y muy graves se cancelarán de oficio a efectos de antecedentes una vez **transcurridos dos años** desde su total cumplimiento o prescripción.

<sup>2806</sup> Es decir, una vez pagada la multa. Si no se pagan hay que tener en cuenta que el artículo 107.2) señala: “El titular de un vehículo no podrá efectuar ningún trámite relativo al mismo cuando figuren como impagadas en el historial del vehículo cuatro sanciones firmes en vía administrativa por infracciones graves o muy graves”.

También debemos tener en cuenta que, si no se pagan, a los 4 años habrá prescrito la posibilidad de cobrarlas y empezaría a correr el plazo de 3 años para ser canceladas a efectos de antecedentes.

<sup>2807</sup> Se añadirían 3 años al plazo de prescripción de 4 años, indicado en el art. 112.4) del TRLTSV para las sanciones que consisten en una multa.

<sup>2808</sup> El Registro no toma en consideración el “suicidio al volante”. No se puede considerar propiamente un accidente, pero figura como tal en las estadísticas oficiales del DGT. Estos “accidentes” son sin embargo contabilizados en algunos países. Así sucede en Finlandia donde los suicidios al volante suponen el 1,2% del total y supondrían según los años, entre el 2 y el 4% de los accidentes mortales.

## Artículo 114. Creación.

1. **Se crea el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico**<sup>2809</sup> del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico<sup>2810</sup>.
2. Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán crear, respecto a sus ámbitos territoriales, sus propios Registros de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

## Artículo 115. Finalidad<sup>2811</sup>.

1. **En el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico figurarán únicamente aquellos datos que sean relevantes y que permitan disponer de la información necesaria para determinar las causas y circunstancias**<sup>2812</sup> en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

**Los asientos del Registro no contendrán más datos identificativos de los implicados o relacionados con su salud, que los estrictamente necesarios para el cumplimiento de su finalidad, conforme se establece en el párrafo anterior**<sup>2813</sup>.

---

<sup>2809</sup> Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre (BOE núm. 289, de 29 de noviembre), por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

<sup>2810</sup> El Real Decreto 952/2018, de 27 de julio, (**derogado**) por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (BOE núm. 183, de 30 de julio) recuperó el **Observatorio Nacional de Seguridad Vial**, que entre otras funciones se encarga del desarrollo y gestión del **Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico**.

Se mantuvo el Observatorio en el art. 11.2.c) del Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior (BOE núm. 211, de 05 de agosto).

<sup>2811</sup> Con este registro se pretende que se pueda determinar la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días; se puedan conocer las lesiones de las personas implicadas en los accidentes a través de la información sanitaria; se maximice la representatividad del registro, minimizándose el problema de la falta de notificación.

Este registro contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes: policial, forense y hospitalaria. De la unión de la información policial y forense se podrá conocer la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días. De la unión de la información policial y hospitalaria se podrán conocer las lesiones de las personas implicadas en accidentes de tráfico, permitiendo conocer mejor las circunstancias de los accidentes y los resultados lesivos de los mismos.

Véase la Orden INT/202/2018, de 28 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas destinadas a programas a desarrollar por entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, cuyo objeto primordial sea la atención, defensa o representación de las víctimas de accidentes de tráfico y de sus familiares (BOE núm. 54, de 2 de marzo).

Véase la Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).

<sup>2812</sup> Es lamentable que no se fomente la cooperación de los conductores tanto profesionales como particulares para que comuniquen los "puntos negros" que observen y que puedan aportar ideas sobre cómo mejorar el tráfico en esas zonas. Una idea interesante sería que la DGT pudiese permitir que en su página existiese un foro donde se debatiesen estas zonas de concentración de accidentes. Con esto se uniría a otros organismos que como la Real Academia Española permiten que los usuarios sugieran aportaciones para la mejora de sus publicaciones.

<sup>2813</sup> **Orden INT/2223/2014**, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico (BOE núm. 289, de 29 de noviembre).

Tal y como se recoge en el preámbulo de dicha orden, "La comunicación al citado Registro se llevará a cabo por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y el control del tráfico, en el ámbito de sus respectivas competencias, mediante la cumplimentación de un formulario que servirá de base para elaborar la estadística nacional de accidentes de tráfico con víctimas, cuyo resultado permitirá evaluar las medidas adoptadas y elaborar programas de actuación, contribuyendo a garantizar la adecuada

2. El titular responsable del Registro adoptará las medidas de gestión y organización necesarias para asegurar, en todo caso, la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos automatizados de carácter personal existentes en el Registro<sup>2814</sup> y el uso de los mismos para las finalidades para las que fueron recogidos, así como las conducentes a hacer efectivas las garantías, obligaciones y derechos reconocidos en la normativa sobre protección de datos de carácter personal<sup>2815</sup>.

---

*supervisión y evaluación de la eficacia de las políticas de seguridad vial, lo que posibilitará de manera decisiva la adopción de medidas más eficaces para paliar esta lacra social.*

*La obligación legal de suministrar datos afecta a todos los implicados en un accidente de tráfico, a los agentes encargados de la vigilancia y el control del tráfico y a los centros sanitarios que facilitarán los datos necesarios que permitan a los agentes la cumplimentación de los formularios de manera precisa, así como a otras administraciones públicas autonómicas o locales, conforme a lo previsto en los artículos 10 y 40 de la mencionada Ley 12/1989 (Función Estadística Pública), de 9 de mayo.*

*Sin embargo, para conseguir una mejor calidad de la información que permita un análisis en profundidad de los factores implicados en el accidente y las consecuencias del mismo, así como para satisfacer las definiciones contenidas en el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF, especialmente en lo relativo a la definición de fallecido en el plazo de treinta días, es necesario rediseñar el cuestionario estadístico de accidentes, adaptando su contenido a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, incorporando información sobre la identidad de las víctimas, lo que permitirá tener un conocimiento preciso de los fallecimientos en ese plazo y de las características de las lesiones sufridas por accidente de tráfico".*

*El responsable del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico suministrará al Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana") la información para la identificación de los tramos de concentración de accidentes y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE núm. 61, de 12 de marzo). También se remitirá esta información a los demás titulares de las vías.*

<sup>2814</sup> *Con este registro se pretende que se pueda determinar la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días; se puedan conocer las lesiones de las personas implicadas en los accidentes a través de la información sanitaria; se maximice la representatividad del registro, minimizándose el problema de la falta de notificación.*

*Este registro contendrá información resultante de la unión de diferentes fuentes: policial, forense y hospitalaria. De la unión de la información policial y forense se podrá conocer la cifra real de fallecidos en accidentes de circulación en el término de 30 días. De la unión de la información policial y hospitalaria se podrán conocer las lesiones de las personas implicadas en accidentes de tráfico, permitiendo conocer mejor las circunstancias de los accidentes y los resultados lesivos de los mismos.*

*Esta regulación lleva aparejada la revisión de los procedimientos de recogida, transmisión y tratamiento de la información, adaptándose a las nuevas tecnologías. El formato papel pasa a ser una excepción, lo que tendrá importante repercusión en la captación de los datos de accidentalidad urbana, donde se detecta una mayor falta de notificación.*

*Asimismo, implica la revisión de los contenidos de los formularios (antes cuestionarios estadísticos), incluyendo identificadores personales que permitan unir los registros a los de otras bases de datos. Además, los nuevos formularios se han adaptado a la evolución técnica experimentada por los vehículos y la infraestructura, así como a los grandes cambios legislativos que se han producido en los últimos años.*

*Ver Orden INT/202/2018, de 28 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas destinadas a programas a desarrollar por entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, cuyo objeto primordial sea la atención, defensa o representación de las víctimas de accidentes de tráfico y de sus familiares.*

*Ver Orden INT/1202/2011, de 4 de mayo, por la que se regulan los ficheros de datos de carácter personal del Ministerio del Interior (BOE núm. 114, de 13 de mayo).*

<sup>2815</sup> *a) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; b) La Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, y c) Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo.*

### **Disposición adicional primera. Permisos y licencias de conducción en las comunidades autónomas con lengua cooficial**<sup>2816</sup>.

En aquellas comunidades autónomas que tengan una lengua cooficial, los permisos y licencias de conducción se redactarán, además de en castellano, en dicha lengua<sup>2817</sup>.

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

Las Comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial **y los cursos de conducción segura y eficiente**<sup>2818</sup>, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.

### **Disposición adicional tercera. Cursos para conductores profesionales**<sup>2819</sup>.

---

<sup>2816</sup> Ver, entre otras, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 69, de 26 de enero de 1998, Recurso de Casación núm. 5393/1993, en relación con la cooficialidad en los territorios dotados de un Estatuto de Cooficialidad lingüística. El uso por los particulares de cualquier lengua oficial tiene efectivamente plena validez jurídica en las reclamaciones que mantenga con cualquier poder público realizado en dicho territorio, siendo el derecho de las personas al uso de una lengua oficial un derecho fundado en la Constitución y en el respectivo Estatuto de Autonomía. Derecho al reconocimiento de las lenguas cooficiales: permiso de conducir vehículos de a motor: aplicación del bilingüismo según las normas Comunitarias Europeas: posibilidad de que en el citado documento figuren los datos del titular en lengua distinta de las oficiales de los países que forman la Unión Europea junto con la lengua oficial del país miembro.

Reconocimiento por la Administración periférica del derecho del recurrente a que se le consignen en el carné de conducir la denominación del municipio y la provincia de su residencia en valenciano, sin perjuicio de que deban figurar también en castellano, habida cuenta que el documento debe producir efectos fuera del territorio de la Comunidad Valenciana.

<sup>2817</sup> Véase la Disposición adicional octava. Permisos y licencia de conducción expedidos en Comunidades Autónomas con lengua oficial propia, del RGCond.

La ley 35/2010, de 1 de octubre, del occitano, aranés en Arán (DOGC núm. 5745, de 29/10/2010), señala en su artículo 2.4 que es lengua oficial en Cataluña y por ello los permisos de conducir tendrían que expedirse en Cataluña en 3 idiomas.

<sup>2818</sup> **Los órganos competentes en materia de tráfico en Cataluña y País Vasco serán los encargados de determinar el modo de impartir los cursos de conducción segura y eficiente, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general.**

<sup>2819</sup> Ha habido bastantes dificultades para acreditar la condición de conductor profesional. No se consideran conductores profesionales los viajantes o comerciales de empresas, pero si, por ejemplo, los repartidores de pizza y los mensajeros. En este momento se está tratando de aclarar la situación y dando bastante valor, en el caso de los vehículos no pesados, a que figure como conductor en el contrato con la empresa. Véase la CNAE-2009, la Clasificación nacional de actividades económicas.

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

Por otra parte, la Instrucción 13/S-130 de la DGT, de 24 de julio, sobre "Acreditación de la condición de conductor profesional", copiada en la parte que nos afecta, dice:

"El interesado debe acreditar su condición de conductor profesional en el momento en que pretende acogerse a los beneficios que la Ley prevé para éstos, y no se le puede exigir que acredite una determinada antigüedad en la cotización como conductor profesional, ya que no está legalmente previsto. Así pues, cuando se trate de la obtención de un nuevo permiso, tras la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por agotamiento del crédito inicial de puntos, la condición de profesional debe acreditarse en el momento de solicitar la realización de la prueba de control de conocimientos establecida, una vez que la pérdida de vigencia ya sea ejecutiva. En el caso de que en ese momento no pueda acreditarse tal condición, se considerará válida aquella acreditación referida al momento en que se inició el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia.

La realización de cursos de obligado cumplimiento por los conductores profesionales llevará aparejada la recuperación de hasta un máximo de cuatro puntos, en las condiciones que se determinen por orden del Ministro del Interior<sup>2820</sup>. Esta recuperación será compatible con la recuperación de los puntos obtenidos mediante la realización de un curso de sensibilización y reeducación vial.

### **Disposición adicional tercera bis<sup>2821</sup>. Control de consumo de sustancias que pueden perturbar el desempeño de la conducción profesional.**

El Gobierno, mediante Real Decreto, en un plazo de veinticuatro meses desde la entrada en vigor de la Ley, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por carretera, regulará los procedimientos para la realización de controles iniciales, periódicos o aleatorios, durante el ejercicio de la actividad profesional, de alcohol, drogas de abuso y sustancias psicoactivas y medicamentos, al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera.

En cualquier caso, se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados, y regular la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.

### **Disposición adicional tercera ter. Cursos de concienciación y sensibilización.**

Para la obtención de un permiso o licencia de conducción se podrán establecer cursos de concienciación y sensibilización, que podrán impartirse también *on line*<sup>2822</sup> siempre que se asegure la interacción a través de un aula virtual. El contenido y forma de los mismos se determinará reglamentariamente, previa consulta a los expertos de seguridad vial, así como a las asociaciones de víctimas.

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

---

*Aunque el conductor agote las tres convocatorias establecidas reglamentariamente para la superación de la prueba, la acreditación de que era profesional será válida durante todo el proceso, aunque varíen las circunstancias.*

*Cuando se trate de cursos de recuperación parcial de puntos, para determinar la frecuencia de participación en estos cursos, deberá acreditarse la condición de conductor profesional en el momento de solicitar el curso en el Centro de sensibilización y reeducación vial.*

<sup>2820</sup> *Estaba previsto que en los cursos para la obtención del CAP (Certificado de aptitud profesional) existiese un módulo que permitiese recuperar los 4 puntos que figuran en esta disposición, pero no se ha publicado la Orden correspondiente del Ministro del Interior.*

<sup>2821</sup> *Esta disposición adicional ordena al Gobierno a que, en el plazo de 2 años desde la entrada en vigor de la reforma de la Ley, desarrolle un procedimiento para la realización de controles iniciales, periódicos y aleatorios de alcohol y drogas al personal que ostente el puesto de conductor de vehículo de transporte de viajeros y mercancías por carretera, durante el ejercicio de la actividad profesional, y regule la actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo. En tales controles se deberá garantizar el tratamiento de las muestras y de los resultados de los controles realizados.*

<sup>2822</sup> *Online* (a veces escrito también "on line" y "on-line") se emplea para referirse al hecho de estar conectado a una red de datos o de comunicación y para indicar que algo está disponible a través de internet. Para el primer sentido, "en línea" o "conectado" son alternativas válidas y, para el segundo, "por/en internet", "electrónico" o "digital" (Fiundéu BBVA). Si una entidad privada prestigiosa ofrece alternativas al anglicismo no se entiende que nuestros legisladores no se tomen la molestia de buscar una alternativa en nuestro idioma.

El importe de las sanciones económicas obtenidas por infracciones a esta ley, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará íntegramente a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas<sup>2823</sup>.

**Disposición adicional quinta. Notificaciones en comunidades autónomas<sup>2824</sup> que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.**

Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán sustituir las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial por notificaciones a través de sus propias plataformas informáticas, para aquellos ciudadanos que opten por las mismas.

Las administraciones locales pertenecientes a los ámbitos territoriales de las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor podrán suscribir convenios de colaboración para efectuar las notificaciones telemáticas a través de las plataformas de notificación de la comunidad autónoma.

**Disposición adicional sexta. Condiciones básicas y de accesibilidad para las personas con discapacidad<sup>2825</sup>.**

---

<sup>2823</sup> El periódico digital "El Confidencial" publica el 21.07.2018 que el Tribunal de Cuentas en un reciente informe sobre la contabilidad de la DGT durante 2015 en el que señala que la DGT "no ha acreditado el cumplimiento" de la disposición tercera de la Ley 18/2009, que obliga a destinar el importe íntegro de las sanciones a la financiación de actuaciones y servicios en materia de seguridad vial, prevención de accidentes de tráfico y ayuda a las víctimas. El 25.01.2021 la revista digital Autobild.es publica lo siguiente: No es la primera vez que sucede que a Hacienda no le cuadren las cuentas que presenta la DGT sobre recaudación de tasas y multas. La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) del Ministerio de Hacienda ha investigado los datos presentados por Tráfico respecto al dinero recaudado en 2019. La conclusión no es favorable y asegura que los números presentados por la DGT "no expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la entidad". Como en años anteriores, Hacienda ha revisado las cuentas de la DGT y como ha sucedido en otras ocasiones ha encontrado "falta de claridad", así como "errores, omisiones e información que no se ajusta a la realidad". Y vemos que el TRLTSV no prevé ninguna sanción por mala praxis en estos casos. Recordemos que el art. 9 CE señala que "1. Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico", es decir, las Administraciones deben cumplir también la ley.

<sup>2824</sup> La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (BOE núm. 236, de 2 de octubre), en su artículo 15) -Lengua de los procedimientos-, determina que "La lengua de los procedimientos tramitados por la Administración General del Estado será el castellano. Eso no impide que los interesados que se dirijan a los órganos de la Administración General del Estado con sede en el territorio de una Comunidad Autónoma puedan utilizar también la lengua que sea cooficial en ella. En este caso, el procedimiento se tramitará en la lengua elegida por el interesado.

En los procedimientos tramitados por las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, el uso de la lengua se ajustará a lo previsto en la legislación autonómica correspondiente. La Administración pública instructora deberá traducir al castellano los documentos, expedientes o partes de los mismos que deban surtir efecto fuera del territorio de la Comunidad Autónoma y los documentos dirigidos a los interesados que así lo soliciten expresamente".

<sup>2825</sup> Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su integración social (BOE núm. 289, de 3 de diciembre), reconoce a las personas con discapacidad como titulares de una serie de derechos y a los poderes públicos como los garantes del ejercicio real y efectivo de esos derechos, de acuerdo con lo previsto en la Convención Internacional de los derechos de las personas con discapacidad, y establece el régimen de

El Gobierno velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la normativa relativa a personas con discapacidad y su inclusión social respecto a todos aquellos centros que, en materia de seguridad vial, necesiten de autorización previa para desarrollar su actividad<sup>2826</sup>, o cuya gestión sea competencia de la Administración General del Estado<sup>2827</sup>.

---

*infracciones y sanciones que garantizan las condiciones básicas en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.*

<sup>2826</sup> *Se refiere fundamentalmente a los Centros de Formación de Conductores y a los Centros de reconocimiento de Conductores.*

<sup>2827</sup> *Las Escuelas Oficiales de Conductores de la Policía, la Guardia Civil y las Fuerzas Armadas.*

**<sup>2828</sup> Disposición adicional séptima<sup>2829</sup> . Responsabilidad<sup>2830</sup> en accidentes de tráfico<sup>2831</sup> por atropellos de especies cinegéticas<sup>2832</sup>.**

<sup>2828</sup> Esta disposición indica que hay dos tipos de atropello de animales: el atropello de especies cinegéticas y el atropello de especies que no son lo son. Además, diferencia entre el atropello a especies cinegéticas que se encuentran en cotos de caza y el atropello a esas mismas especies cuando vagan en libertad por las zonas rurales e incluso por los suburbios de las poblaciones, ocupándose sólo de las primeras por lo que el título del artículo debería modificarse para indicar que se refiere solamente a las especies existentes en los cotos de caza. En el periodo 2012-2017, la DGT ha contabilizado más de 120.500 accidentes de tráfico causados por diversas especies de ungulados (jabalíes, ciervos, corzos, gamos ...), felinos, aves y hasta osos pardos. Además de los heridos, 28 personas perdieron la vida.

<sup>2829</sup> Aunque con carácter general atribuye la responsabilidad del conductor del vehículo en los accidentes de tráfico ocasionados por el atropello de especies cinegéticas en las vías públicas, se deben tener en cuenta cuatro situaciones distintas:

- a) Cuando la ocurrencia del siniestro tenga, necesariamente, como causa el incumplimiento o infracción por parte del conductor implicado en el accidente de la obligación de conducir con la diligencia, precaución y no distracción debidas para evitar todo daño, propio o ajeno.
- b) Cuando pueda acreditarse, sin ninguna duda, mediante medios objetivos (huellas de frenada, maniobras evasivas, etc.), que por parte del conductor implicado se han infringido las normas de circulación, siendo esta circunstancia la que ha coadyuvado a la ocurrencia del siniestro.
- c) Cuando el conductor circula con absoluta normalidad por la vía pública y ha sido la interrupción inesperada del animal la que ha provocado el accidente.
- d) Cuando el accidente tiene lugar en una autopista de peaje.

<sup>2830</sup> Con esta disposición adicional se altera la normativa anterior que distribuía la responsabilidad por atropello de especies cinegéticas de forma más acorde con la concurrencia de culpas.

Ahora el agente generador del riesgo no es el conductor con su conducta, sino que es el perjudicado y debe responder de las consecuencias del accidente aún sin ser su causante.

Hasta la publicación de esta Disposición Adicional, eran las sociedades de cazadores, a través de sus pólizas de seguros, las que se hacían cargo de los daños causados por las especies que invadiesen la calzada desde el terreno que gestionaban.

Los principales beneficiados de la Ley no son los conductores sino las aseguradoras que pagarán menos indemnizaciones y los titulares de los cotos que pagarán sumas inferiores por los seguros.

Según la entidad Automovilistas Europeos Asociados, los titulares de los cotos estaban pagando un coste medio anual de 1.500 euros por coto, lo que suponía 45 millones para todo el sector. Este importe sería la única razón que explica que los legisladores hayan modificado el sistema de responsabilidad de los accidentes de tráfico en los que estaban implicados animales de caza. Sin embargo, sigue afirmando, no pensaron en que se generaría un grave problema de inseguridad vial y que se dejaba indefensas a miles de víctimas de la carretera.

La reforma tiene su anclaje en los artículos 10.2 y 21.1) del TRLTSV que exigen: a) que el conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía (art. 3.1 RGCir) y b) que tiene que adecuar la velocidad de su vehículo a las circunstancias, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 45 RGCir). Por ello el conductor, debe responder de lo que suceda, a través del seguro de su vehículo, ya que el hecho de conducir supone un elemento de riesgo en su entorno y los daños que pudiera soportar por el atropello de un animal de caza han de ser considerados como producto de un riesgo de actividad. Por ello, el conductor responde con carácter general, aunque no haya incumplido las normas de tráfico. La responsabilidad se deriva de la acción de circular con un vehículo por la calzada, no por contravenir las normas de circulación.

Esta modificación fue impulsada por la Real Federación Española de Caza (RFEC) que, en su página web, mostraba, el 20 de marzo de 2014, su orgullo por la aprobación, en el Congreso de los Diputados de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Afirmaba que en esta ley quedaba reflejado el duro e importante trabajo realizado por esa Real Federación y no por otros, durante más de veinte años, relacionados con la caza. Una de las excusas para defender la modificación de la ley era que en algunas zonas los propietarios se planteaban abandonar las actividades de caza por temor a los litigios. En esa misma línea, en el Faro de Vigo en su edición digital del 27.03.2014, el presidente de la Sociedad de Caza de Silleda afirmaba que la anterior versión de la ley les hacía "aguantar unos gastos imposibles y con unos seguros cada vez más caros" aunque el mismo diario informa que las aseguradoras están incluyendo un recargo de unos 6 euros, a los conductores, por daños relacionados con la fauna, lo que supone transferir los gastos soportados por los cotos a los conductores en general.

Las entidades de caza se quejan de que cuando hay un accidente de tráfico en el que está involucrado un jabalí, por ejemplo, siempre se las cita y son condenadas en los medios, aunque no sea por la acción directa de la caza. Para obtener y mantener la licencia de caza en España es obligatorio contar con un permiso de armas y de caza y, un seguro de responsabilidad civil. Hay que tener en cuenta que para obtener la licencia de cazador se necesita un permiso de armas, que cuesta unos 20€ al año, uno de caza, por unos 80€ al año, un seguro de responsabilidad civil, que está en torno a los 40€ al año, además de lo que cuesta el examen psicotécnico. En muchos casos, el titular no puede hacer frente a los gastos de renovación de su permiso, lo que explica que el número de cazadores en nuestro país haya dejado de crecer y haya estado disminuyendo un 15% desde 2010. España cuenta actualmente con unas 827.000 licencias de caza, según el Anuario Forestal publicado por el Ministerio de Agricultura en 2017, lo que supone un 2% de la población.

La superficie de terrenos cinegéticos, es decir aptos para la caza, suponen en torno al 87% de la superficie nacional (43,8 millones de hectáreas), lo que muestra la importancia de la práctica de la caza en España. Existen gran número de cotos de caza, unos 33.000, de los que son privados el 98%, siendo el resto de figuras contenidas en dicha clasificación: refugios de caza, terrenos de caza controlada y reservas de caza. Se calcula que el sector de la caza genera 3.600 millones de euros anuales y según un informe de Artemisan, fundación defensora de la caza que promueve la gestión y conservación de la flora y fauna, el sector genera más de 186.000 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos.

Por comunidades autónomas destaca en primer lugar Andalucía con el mayor número de cotos de caza privados seguida de Castilla y León (donde se concentran el mayor número de hectáreas dedicadas a la caza), Castilla-La Mancha y Extremadura. Y al ser comunidades con altos índices de desempleo la caza es una actividad protegida.

<sup>2831</sup> Según el **IV Informe del Centro de Estudios Ponle Freno-Axa** de Seguridad Vial, el número de accidentes contra animales se incrementó un 21% debido, principalmente, al fuerte aumento de los siniestros con jabalíes, que han crecido un 47% en los últimos dos años. El estudio ha tenido en cuenta 8.053 accidentes provocados por la colisión con animales **entre el 1 de noviembre de 2017 y el 31 de octubre de 2019**. La mayoría de los accidentes se producen en los meses con más actividad de caza (de septiembre a enero).

Los jabalíes concentran el 42,6% de los accidentes con animales. Por detrás, el perro u el corzo se intercambian la segunda y tercera posición con respecto a 2017 en el podio de animales más peligrosos para la seguridad vial, debido al aumento de siniestros del primero (14%): y al descenso en el caso del segundo (-5%). Estos tres animales representan el 83% del total de siniestros.

Según este informe, las Comunidades Autónomas que registran un mayor número de este tipo de accidentes, son Castilla y León y Galicia con el 22% y el 20% del total. Cataluña ocupa la tercera plaza (12%), seguida de Andalucía (8%), Castilla La Mancha y Aragón (ambas con 6% del total). Por provincias, Burgos está a la cabeza, debido principalmente al impacto del corzo. En esta provincia se produce el 21% del total de accidentes contra este animal.

Se puede que el número de accidentes causados por animales va en aumento. "La Voz de Galicia" informa que en el año 2011 se registraron algo menos de tres mil accidentes de tráfico causados por animales en Galicia. Pero el 2020 se cerró con 5.047 siniestros de ese tipo, en los que los jabalíes supusieron el 63%, y **en los primeros cinco meses de este año ya se contabilizan 1.935 accidentes con ejemplares de distintas especies, el 49 % de los 3.800 accidentes ocurridos entre enero y finales de mayo en las carreteras gallegas.**

La Xunta de Galicia estudia declarar la emergencia cinegética temporal en las zonas de Galicia más dañadas por la acción del jabalí. Esta declaración permite abatir jabalíes fuera del límite de cupo establecido durante el período de caza y se aplicaría en las áreas más afectadas por esta especie. Sería un instrumento de carácter extraordinario para hacer frente a los daños causados por el jabalí en el tráfico.

Por su parte el Consejo Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad estimaba, en 2010, entre 15.000 y 20.000 en número de accidentes en las vías de circulación ocasionados por irrupciones o atropellos de fauna silvestre. Según la DGT, la fauna salvaje provocó más de 20.000 accidentes de tráfico durante 2017.

<sup>2832</sup> Debiera aclarar que se refiere a las especies cinegéticas de caza mayor. En el título habla de especies cinegéticas en general y en el segundo apartado de "especie de caza mayor". En España, el artículo 4 de la Ley 1/1970, de caza, considera especie cinegética de caza mayor la de los animales adultos que superan el tamaño de un zorro común (sin incluirlo): la cabra montés, el ciervo, el corzo, el gamo, el jabalí, el linco, el lobo, el muflón, el oso, el rebeco y cuantas especies sean declaradas como tales por el Ministerio de Agricultura (algunas especies como el linco, el lobo o el oso tienen una protección especial).

Por su parte la aplicación ARENA que se desarrolló para tomar datos de los accidentes de tráfico contempla la posibilidad de atropello de los siguientes animales silvestres:

1: Ave 2: Cabra montés 3: Ciervo 4: Conejo 5: Corzo 6: Gamo 7: Gato montés 8: Jabalí 9: Liebre 10: Linco ibérico 11: Lobo 12: Muflón 13: Nutria 14: Oso pardo 15: Rebeco 16: Tejón 17: Zorro 18: Otro animal.

Considera animales domésticos en materia de atropellos a:

1: Ave 2: Canino 3: Caprino 4: Equino 5: Felino 6: Ovino 7: Porcino 8: Vacuno 9: Otro animal

*Sería interesante que en esta Disposición Adicional se hiciese referencia a la Ley de Caza, teniendo en cuenta que el Art. 148.11 CE indica que las C.C.A.A. pueden asumir competencias en materia de caza.*

*La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad dice que la caza sólo podrá realizarse "sobre las especies que determinen las Comunidades autónomas, declaración que en ningún caso podrá afectar a las especies incluidas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, o a las prohibidas por la Unión Europea".*

*El diario "La Opinión" de A Coruña, informa el 13.12.2019 que Galicia registró en 2018 casi 4.800 accidentes de tráfico provocados por la irrupción de animales en la calzada. De ellos, casi la mitad „una media de 7 cada día,, fueron provocados por jabalíes. Este balance hace que la comunidad gallega esté pintada en rojo en los mapas de siniestralidad de la DGT, ya que concentra casi el 20% de los accidentes viarios con animales, por detrás de Castilla y León (35,5%). Ambos territorios junto con Cataluña concentran el 70% de los registrados en todo. Los accidentes que pueden provocar pueden ser muy graves.*

*Por su parte, la Voz de Galicia publicó el 23.12.2018 que una pareja de jabalíes había ocasionado una colisión múltiple en la que se vieron implicados ocho vehículos con ocho heridos. Ese mismo medio informó el 02.03.2019 que durante 2018 hubo 2.500 accidentes en Galicia en los que el jabalí fue el factor determinante del siniestro y aunque recuerda que no suelen ser accidentes de excesiva gravedad (no hubo ningún siniestro mortal en Galicia ese año), lo cierto es que sí causan heridos y, sobre todo, muchos daños materiales a los vehículos implicados. Destaca que estos accidentes alteran la vigilancia en las carreteras al tener que destinar recursos a la atención de esos siniestros (atención en el lugar, elaboración de diligencias y asistencia a juicios) en detrimento de otros aspectos más importantes para la seguridad vial. Finalmente señala que la Xunta de Galicia está elaborando un plan que facilite la comercialización y venta de la carne de jabalí, que ahora tiene importantes restricciones sanitarias al tener origen silvestre. El objetivo es fomentar el consumo de carne de esta especie para reducir la superpoblación actual.*

*El periódico "El País", en su edición de 08.12.2018, publica que el Ministerio de Agricultura estima en más de un millón de jabalíes el número de ejemplares en España y comenta que estuvieron involucrados en 10.352 choques con vehículos en 2017 (un 73% más que en 2012), según la Dirección General de Tráfico (DGT). También comenta que se siguen soltando jabalíes de granja para que los cazadores tengan más piezas y que su mayor presencia puede deberse a que el número de licencias de caza ha bajado de 1,4 millones en 1990 a unas 800.000 en 2016. Según informa el diario digital "El Confidencial" en su edición de 31 de julio de 2015, el jabalí es el protagonista en un 18% de los accidentes de tráfico en los que hay un animal implicado. Sigue comentando que, de los 3.714 accidentes, entre 2008 y 2013, con presencia de un animal registrados por la Guardia Civil de Tráfico, 1099 eran cánidos (principalmente en entornos urbanos), 673 jabalíes y 478 equinos. En ese período la Guardia Civil también levantó atestado por 70 accidentes en los que se vieron implicados corzos.*

*En ese mismo período los accidentes de tráfico con animales implicados provocaron 58 muertos.*

*A los animales no parece irles mejor ya que según un estudio de Iberlince, citado en este artículo, han fallecido 72 lince en los últimos 13 años. También está documentada una gran mortandad de erizos en las carreteras.*

<sup>2833</sup> *Una solución es la construcción de ecoductos, es decir, pasos de fauna salvaje sobre o bajo vías interurbanas acondicionadas con vegetación e incluso con vallas en forma de embudo que permiten conectar hábitats adyacentes a la vía, para, de ese modo, disminuir el número de accidentes por colisión con fauna silvestre y mejorar así la seguridad de animales y conductores. Existen numerosos túneles y pasos elevados en Alemania, Países Bajos, Noruega, Suecia, Australia, E.E.U.U., etc.*

*En España también se están instalando en casi todas las autopistas y autovías, aunque a veces están previstos para el paso de ganados. Algunos muy conocidos son el que existe en el Parque Nacional de Doñana, en Andalucía. Se construyó debido a la necesidad de preservar al lince Ibérico, aunque no es el único animal que pasa por ese túnel, ya que jabalíes y demás especies del Parque Nacional los utilizan. Existe otro muy interesante que cruza por encima de la A-66, en el tramo entre Benavente y León. La zona que atraviesa tiene fauna muy variada y por tanto un ecoducto de este tipo es necesario para que **corzos, zorros o jabalíes** puedan evitar los problemas que acarrearía intentar cruzar una autovía.*

*El Ministerio de Medio Ambiente publicó en 2006 y actualizó en 2015 unas Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, con el fin de reducir la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte.*

*Otras soluciones propuestas son la instalación de reflectores luminosos, de sensores de presencia que alertan de la proximidad de animales y lo comunican a paneles en las vías, de vallas electrificadas alimentadas con paneles solares, etc.*

En accidentes de tráfico<sup>2834</sup> ocasionados por atropello<sup>2835</sup> de especies cinegéticas<sup>2836</sup> en las vías públicas **será responsable<sup>2837</sup> de los daños<sup>2838</sup> a las personas o bienes el**

<sup>2834</sup> La Sentencia del Tribunal Constitucional 112/2018 declara que cuando una pieza de caza mayor proceda de un terreno de la Administración (reserva de caza) y no haya ‘acción de caza mayor’, puede ser responsable la Administración pública de los daños que ocasione si se produce un atropello y no el conductor del coche. Según la citada sentencia, la disposición adicional 7ª de la Ley de Tráfico es plenamente constitucional en este punto y no vulnera el artículo 106.2 de la Constitución Española. La sentencia introduce la posibilidad de que en el supuesto de que el accidente se haya producido como consecuencia de la irrupción de un animal procedente de determinados terrenos de la administración, se podrá establecer la responsabilidad de la misma, aunque no se haya producido como consecuencia de una acción directa de caza colectiva.

<sup>2835</sup> Dado que algunas de estas especies son de gran tamaño, el atropello de uno de estos animales debiera ser notificado a la policía de tráfico, al ayuntamiento o al titular de vía para que sean retirados por el organismo obligado a ello. La recogida de cadáveres de animales de compañía fallecidos en accidentes de circulación es asumida normalmente por los servicios municipales. Su coste se suele repercutir a la ciudadanía dentro del presupuesto destinado a la gestión de los residuos sólidos urbanos.

También se dan casos de accidentes de vehículos que transportan animales, como pueden ser turismos, remolques equinos o camiones que transportan ganado o aves a granjas o mataderos y debiera estar claramente establecido en el TRLTSV como se debe actuar en esos casos.

El art. 51 TRLTSV dispone:

**“1. El usuario de la vía que se vea implicado en un accidente de tráfico, lo presencie o tenga conocimiento de él está obligado a auxiliar o solicitar auxilio** para atender a las víctimas que pueda haber, prestar su colaboración, evitar mayores peligros o daños, **restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.**

**2. Si por causa de accidente o avería** el vehículo o su carga obstaculizan la calzada, el conductor, tras señalizar convenientemente el vehículo o **el obstáculo creado**, adoptará las medidas necesarias para que sea retirado en el menor tiempo posible debiendo sacarlo de la calzada y situarlo cumpliendo las normas de estacionamiento siempre que sea factible”.

Si el animal atropellado fuese de gran tamaño tendría que “solicitar auxilio” para que acudiese personal de protección civil, del ayuntamiento o de bomberos para retirarlo de la vía.

Las leyes autonómicas de protección animal indican que en el caso de los animales de compañía se deben identificar y avisar a su propietario, en su caso. Sin embargo, muchas veces no sucede así.

En España, están prohibidos los enterramientos de animales en lugares no autorizados, es decir, en el jardín o en el campo. La gran mayoría de ayuntamientos tienen servicios de recogida de animales muertos, que son posteriormente trasladados a centros de incineración colectiva.

En Finlandia es obligatorio informar a la policía si se atropella un alce, un ciervo o un reno.

<sup>2836</sup> En las carreteras nos podemos encontrar con caballos salvajes o vacas que pacen en libertad en sus márgenes, y no son especies cinegéticas y entonces esta Disposición Adicional Séptima no sería de aplicación. En estos casos el responsable sería el dueño de los animales por dejarlos sin custodia cuando existe la posibilidad de que puedan invadir la calzada, tal como señala el artículo 127.2 del RGCir.

Si la invasión de la calzada fuese de un animal salvaje que no fuese una especie cinegética de caza mayor sin dueño conocido, la responsabilidad recaería generalmente en la Comunidad Autónoma, que tal como indican la mayoría de las leyes autonómicas de caza, también se haría cargo de:

- Los daños ocasionados por las especies cinegéticas procedentes de los terrenos no cinegéticos.
- Los daños ocasionados por especies de la fauna silvestre no susceptibles de aprovechamiento cinegético, cualquiera que sea su procedencia.
- Los daños ocasionados por las especies cinegéticas de las reservas de caza, refugios de fauna silvestre y los espacios naturales protegidos.

Por su parte la Administración Pública titular de la vía sería responsable patrimonialmente por los daños ocasionados con motivo de una colisión entre un vehículo y un animal que se encuentre invadiendo la calzada cuando tenga constancia fehaciente de la irrupción periódica de animales en la calzada y no instale la señalización correspondiente.

En la práctica, los conductores **que no tengan incluido en su seguro este tipo de atropellos** y que sufran un accidente cerca de un coto de caza, aunque no incumplan ninguna norma de circulación, **no recibirán ninguna indemnización si resultan heridos y tampoco serán indemnizadas sus familias si fallecen** y además serán también responsables frente a los ocupantes de su vehículo que resulten lesionados o fallecidos. Además, responderá su seguro por los daños a los posibles vehículos afectados y sus ocupantes y por los daños causados a la señalización y a los elementos de protección de la calzada. Y si tienen sólo el seguro obligatorio, también tendrán que hacerse cargo de los desperfectos en su vehículo. Lo único que se ahorran es que no les pueden

reclamar el valor del animal muerto. Los que si estarían protegidos serían los pasajeros del vehículo afectado. El Tribunal Supremo en la Sentencia 50/2016, Sala 1ª, de lo Civil, de 11 de febrero de 2016 señala que hubiera sido conveniente que esta Disposición Adicional contuviese en su párrafo primero una excepción al artículo 5.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, permitiendo que quedasen cubiertos en el seguro de suscripción obligatoria los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante de este tipo de accidentes.

Por ello sería muy importante que el seguro obligatorio de responsabilidad civil cubriese estos daños.

<sup>2837</sup> El TRLTSV entra en contradicción con el Código Civil, ya que este en el art. 1905 dispone que: «El poseedor de un animal o el que se sirve de él (el servirse del animal no implica necesariamente el obtener de él un beneficio económico, basta con que se obtenga una utilidad del animal; por ejemplo, un animal de compañía), es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esa responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o culpa del que lo hubiera sufrido.» Esta responsabilidad deriva del riesgo que implica la posesión o el uso de animales y el peligro que éstos suponen, pues dada su impredecible naturaleza son agentes potenciales de daños. Es decir, el propietario o poseedor del animal responde de los daños que cause dicho animal, aunque hubiera actuado con toda la diligencia posible en su cuidado y guarda.

Para que se pueda aplicar el art. 1905 del Código Civil deben cumplirse los siguientes requisitos: a) Exista un animal que cause el daño, b) que el demandado esté en posesión del animal o se sirva de él, c) que se haya producido un daño y d) que exista una relación de causalidad entre el comportamiento del animal y el daño producido. Este artículo 1905 no hace ninguna distinción entre la clase de animales y pueden ser de compañía, domésticos, peligrosos, etc.

Por ello, no estarían contemplados en este art. 1905 CC los daños causados por animales en libertad (salvo las piezas de caza contempladas en el art. 1906 CC) y que no sean posesión de nadie, que serán tenidos por “res nullius” (SAP Teruel 13.01.2001), ya que esos animales no se encuentran sometidos a la voluntad de nadie.

Pero existen discrepancias y así la Audiencia Provincial de Soria estimo a un coto de caza responsable, en base al art. 1905 CC, de los daños causados por un jabalí a un pastor porque el terreno estaba acotado.

Por lo que se refiere a los daños causados por especies protegidas, la doctrina señala a la Administración como responsable de ellos. Así si se introducen osos en los Pirineos y estos causan daños en el ganado, los dueños de éste deben ser resarcidos. También lo debieran ser los particulares que atropellan uno de estos animales y sufren daños personales y/o materiales.

Por su parte, el Tribunal Supremo en sentencia de su Sala Primera de lo Civil de fecha de 21 de enero de 1986, recuerda que: '(...) el artículo mil novecientos cinco del Código Civil contempla una responsabilidad de carácter no culpabilista o por riesgo, **inherente a la utilización del animal**, ... de donde se sigue que **basta la explotación en el propio beneficio** para que surja esa obligación de resarcir (...)’.

También el art. 33 de la Ley 1/1970, de Caza establece en su apartado 1 que **los titulares de aprovechamientos cinegéticos, serán responsables de los daños originados por las piezas de caza procedentes de los terrenos acotados**. Subsidiariamente, serán responsables los propietarios de los terrenos.

En su apartado 5, señala que todo cazador estará obligado a indemnizar los daños que causare con motivo del ejercicio de la caza, **excepto cuando el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor**. En la caza con armas, si no consta el autor del daño causado a las personas, responderán solidariamente todos los miembros de la partida de caza.

Esta Ley fue desarrollada por el Decreto 506/1971 por el que se aprobó el reglamento para la ejecución de la Ley de Caza, aunque está derogado en la actualidad por el art. 3 RD 367/2010, en todas las C.C.A.A. que tengan aprobada normativa en materia de caza. Por ello, las Comunidades Autónomas relegan a la Ley de Caza estatal a una eventual aplicación supletoria.

Numerosas Leyes autonómicas de Caza siguen insistiendo en que los cazadores están obligados a indemnizar los daños que causen con motivo del ejercicio de la caza, excepto cuando el hecho sea debido a culpa o negligencia del perjudicado.

Al ser el TRLTSV posterior al Código Civil y a la Ley de Caza, tendría preeminencia sobre esos textos legales, pero no sobre la Constitución. Véase la Sentencia, ya comentada, STC 118/2018 sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.

<sup>2838</sup> Ahora los conductores tendrán que comprobar que su póliza de seguros se hace cargo de las indemnizaciones por los daños personales del conductor y de sus acompañantes.

Lo llamativo es que el conductor aún sin infringir ninguna norma de tráfico es considerado responsable. Lo cual parece ir contra los artículos 9.3 y 25.1 de la Constitución.

conductor<sup>2839</sup> del vehículo<sup>2840</sup>, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales<sup>2841</sup> que irrumpan en aquéllas<sup>2842</sup>.

<sup>2839</sup> El diario digital "La Opinión – El Correo de Zamora" publicó el 03.11.2015 un artículo comentando las primeras sentencias en relación con esta Disposición Adicional Novena. Señala que algunos de los jueces que han tratado este tipo de accidentes no han dudado en criticar la modificación. Así el **Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción número 1 de Benavente** dictó una sentencia que arrojaba una dura reprimenda a los legisladores. Se juzgaba el pago de los daños de un **vehículo impactado por un corzo en Pobladura del Valle**. Y el veredicto se podría resumir en una de las frases que componen la sentencia. "La labor de todo juzgador es la de juzgar aplicando la ley vigente en cada momento, aun cuando le resulte incomprensible lo dispuesto en la misma", decía. La sentencia en cuestión desestimó la reclamación del dueño del vehículo ante el coto de caza para que le abonara los daños. No obstante, la juez dejó frases que evidencian la controversia provocada por esta Disposición Adicional. "Según esta regulación, los conductores que sufran un accidente cerca de los cotos de caza, y aunque no incumplan ninguna norma de circulación, no recibirán indemnización alguna si resultan heridos, **ni tampoco serán indemnizadas sus familias si fallecen**. Además, serán responsables frente a los ocupantes de su vehículo que resulten fallecidos o lesionados", apunta antes de declarar, con cierta ironía que "la norma, generosamente, únicamente les exime de pagar el valor del animal muerto". La juez critica el momento de introducir cambios. "En la **actual coyuntura económica** que nos encontramos la mayoría de los españoles, esto obligará a encarecer los seguros obligatorios, poniendo en una situación aún más crítica a los ciudadanos", apunta. Y lanza un último recado. "Posiblemente, para muchos propietarios de cotos, la preocupación de que los animales irrumpan en la calzada descenderá notablemente, con lo cual **umentará el número de animales de caza mayor sueltos en la calzada**".

<sup>2840</sup> Ahora el conductor tendrá que estar mucho más atento a la señal vertical P-24 "Paso de animales en libertad". A fin de proteger los intereses del conductor y de la fauna sería necesario bajar ostensiblemente los límites de velocidad en los tramos en que existiese esa señal que además debiera contar siempre con un panel complementario indicando la longitud del tramo afectado y otro panel, tal como sucede en Alemania, con la leyenda "Muchos accidentes". De esta forma se mantendría cierta coherencia con lo dispuesto en el artículo 66.2 del RGCir que dispone que la señal de "paso de animales domésticos", situada en los pasos de ganado de carácter general, debe incluir un panel complementario con la palabra "cañada" y ser acompañada de una señal de limitación de velocidad.

Con la reforma de la ley, los conductores pondrán más interés en esquivar a los animales por lo que pueden producirse accidentes más graves.

Esta disposición produce la paradoja de que un cazador acude a un coto y sale contento después de haber cazado un animal con su arma y un conductor al pasar cerca de ese coto se siente desesperado o incluso queda lastimado después de haber "cazado" un animal con su vehículo.

También debemos tener en cuenta que hoy día los nuevos vehículos suelen venir de serie con el sistema ESP (Control electrónico de estabilidad) que realmente se ocupa de controlar electrónicamente la trayectoria. Este sistema es muy útil en caso de que aparezca inesperadamente un animal en la carretera por la que circula un conductor.

Cuando se fabrican los nuevos modelos se les somete a la denominada "prueba del alce" que consiste en saber cómo esquivaría el vehículo a un animal salvaje que apareciese inesperadamente evitando especialmente que el vehículo vuelque, pero también sirve para esquivar a un niño o aun animal doméstico que surge de repente.

Cuando el conductor ve el obstáculo, rápidamente se desvía hacia el carril contrario para evitarlo, y luego regresa inmediatamente a su carril de origen para evitar el tráfico que se aproxima. Las pruebas con el ESP se hacen a una velocidad de 70 a 80 km/h y esa debiera ser la velocidad máxima en zonas frecuentadas por especies cinegéticas.

<sup>2841</sup> Incluiría al propio animal. Es decir, si el conductor lo mete en el maletero, el propietario del coto no lo podría reclamar. Es curioso que diga que el conductor es culpable y al mismo tiempo se impida que el dueño del coto pueda reclamar el valor de los animales. De esta forma, una vez más, se ven beneficiadas las aseguradoras porque si no existiese ese párrafo final tendrían que pagar ese valor.

Nadie está obligado a hacerse cargo del animal, ni el conductor, ni el titular del coto, basándose en que el valor del animal no es indemnizable al ser considerado como "res nullius".

<sup>2842</sup> Para poder tramitar con éxito el parte de un accidente por el atropello de un animal es necesario contar con un atestado policial del siniestro en el que se indiquen las causas del mismo. Por ello, es imprescindible avisar a los agentes competentes en materia de tráfico en la vía en la que haya tenido lugar el siniestro. El atestado debe recoger las pruebas que confirmen que el conductor no ha sido el responsable de provocar el siniestro y del atropello del animal, así como las que demuestren la colisión del vehículo en cuestión con la especie causante del daño. Una vez tramitado el siniestro y comprobado que está cubierto por la póliza, la compañía de seguros se

No obstante, será responsable de los daños a personas o bienes **el titular del aprovechamiento cinegético**<sup>2843</sup> **o, en su defecto**<sup>2844</sup>, **el propietario del terreno**<sup>2845</sup>, cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva<sup>2846</sup> de una

---

*hará cargo del coste de reparación del vehículo para dejarlo en el mismo estado en el que se encontraba antes del siniestro.*

*Puede darse el caso que por el elevado coste de los daños sufridos el vehículo sea declarado siniestro total. En ese caso, la compañía entregará al asegurado una indemnización que dependerá del valor del bien reflejado en la póliza: valor a nuevo, venal, valor de reposición o de mercado o valor venal.*

*El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil ha establecido que si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.*

*Si se circula por zonas en las que abunden animales de especies cinegéticas (jabalí, ciervo, rebeco, corzo, gamo...), conviene que la póliza de seguro incluya los daños producidos en el vehículo por la colisión con especies cinegéticas. En la mayor parte de los casos, además, cubrirán el hipotético caso de que colisione contra animales de granja o de una explotación ganadera, como los caballos, los toros, las ovejas o los burros, o animales domésticos, como los perros y gatos.*

<sup>2843</sup> *Las especies cinegéticas, excluidas las aves, provocaron 20.492 accidentes de tráfico durante 2017, según datos facilitados por la DGT. En estos siniestros una persona resultó muerta (en Castilla-La Mancha), 18 tuvieron que ser hospitalizadas a consecuencia de las lesiones que presentaban y 308 fueron atendidas sin necesidad de ser ingresadas en un centro sanitario. A estos siniestros hay que sumar todos los atropellos de especies cinegéticas que no son recogidos en los partes de las distintas policías de tráfico y que, por lo general, se saldan únicamente con daños de chapa y la muerte del animal. Según los datos de la DGT, la especie que más accidentes causó en 2017 en las carreteras españolas fue el jabalí, cuya población crece ya incluso en los alrededores de las grandes ciudades, con 10.141 siniestros. Le siguen los corzos, cuya presencia en las carreteras de montaña se hace muy peligrosa y que protagonizó 7.641 siniestros. A mayor distancia están los accidentes provocados por los ciervos, con 1.416 siniestros, y los zorros con 726. La quinta especie de animal salvaje implicado en un accidente de tráfico, y que a buen seguro la mayoría de los conductores no sabría distinguir de otro miembro de la familia de los mustélidos, es el tejón, que causó 277 siniestros.*

<sup>2844</sup> *Además de imputar al titular de la explotación se puede imputar subsidiariamente al propietario del terreno.*

<sup>2845</sup> *Cuando un cazador, en posesión de su licencia como tal, acuda a un coto de caza, bien sea arrendado o por invitación, es imprescindible llevar consigo una autorización personal e intransferible otorgada por la persona o entidad titular del aprovechamiento cinegético del coto.*

*Si en cierto momento durante la actividad de caza, los agentes forestales o del Seprona solicitan dicha autorización y no se tiene, podrían denunciar al cazador.*

*En cualquier caso, la caza tiene que llevarse a cabo en los días autorizados en la orden anual de caza de la Comunidad Autónoma y el coto debe contar con un plan cinegético aprobado por el órgano regional de caza. Por otra parte, los cotos tienen que pagar una tasa anual.*

<sup>2846</sup> *Es decir, si está cazando sólo una persona, no sería de aplicación esta disposición adicional. Si la actividad de caza es colectiva, el conductor tiene que demostrar que el animal que irrumpió en la calzada y provocó un accidente lo hizo escapando de una cacería que tenía lugar en aquel momento o que había acabado como máximo doce horas antes, lo cual en muchos casos puede ser difícil de demostrar.*

*Tendría que existir un libro registro con horarios de caza y comunicación telemática que indicase el momento en que terminó la caza porque si no va a ser muy fácil alterar el horario de finalización.*

*También deberían colocarse carteles en las carreteras anunciando la cacería y el horario.*

*El periódico "Noticias de Álava" publica en su edición digital de 05.08.2015 que una juez ha condenado a un coto de esa provincia señalando que "no es necesario que los cazadores vayan en grupo para entender que una acción de caza es colectiva. Basta con que un número importante de cazadores se encuentre en un mismo espacio o terreno destinado a la actividad cinegética desarrollando dicha actividad, aunque cada uno de los participantes esté cazando por su cuenta". Dado que la juez da por "probado" que en la fecha del accidente "intervino un número elevado de cazadores" condena a la aseguradora del coto a hacerse cargo de los daños del coche.*

*La Voz de Galicia, en su edición de 26.06.2016, publica que la Audiencia Provincial de Lugo revocó una sentencia de un juzgado de primera instancia y condenó a un coto a pagar 4.756 euros por un percance producido por un corzo. La jueza de la Audiencia considera que la modalidad de caza de rececho es una acción colectiva, aunque sólo intervengan dos personas: cazador y guarda, ya que según su interpretación la disposición adicional no se refiere a la modalidad de caza autorizada, sea esta una modalidad individual, como el rececho o colectiva, como las batidas, sino a la participación de un colectivo de personas en dicha acción de cazar, es decir, la posibilidad*

especie de caza mayor<sup>2847</sup> llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas<sup>2848</sup> antes de aquél<sup>2849</sup>.

---

*de ejercicio, al mismo tiempo, de esta modalidad de caza mayor. La Federación gallega de caza reaccionó a la sentencia indicando que no está acreditada la realización de más de un rececho en el coto demandado y que eso produce además de perplejidad y estupefacción, una enorme desconfianza del colectivo de cazadores en la justicia y en las personas encargadas de administrarla.*

*<sup>2847</sup> En este caso, si es una especie de caza menor (conejos o perdices, por ejemplo) el responsable seguirá siendo el conductor del vehículo.*

*Sin embargo, nos encontramos con la posibilidad de atropellar, por ejemplo, a un jabalí o a un ciervo asustado por la caza de perdices y la ley parece ignorar esta posibilidad.*

*<sup>2848</sup> Se tienen en cuenta las 12 horas posteriores ya que los animales todavía pueden estar asustados y tratando de escapar.*

*Eso puede ocasionar serios inconvenientes al conductor que atropelle el animal de caza mayor o a su compañía de seguros, si está cubierto para estas situaciones, ya que debe investigar con la ayuda de las fuerzas de seguridad y de la Consejería de Medio Ambiente (o similar) si hasta doce horas antes del accidente hubo caza colectiva, teniendo en cuenta que se pudo comunicar el inicio de una actividad de caza, pero luego se anuló. También puede ser un problema cuando existan cotos próximos entre sí ya que va a ser difícil probar de donde pudo salir el animal.*

*Esto va a suponer la realización de pruebas documentales que pueden alcanzar un importe significativo. También debemos tener en cuenta que animales como los jabalíes pueden recorrer muchos kilómetros en sus desplazamientos sobre todo si se sienten acosados.*

*<sup>2849</sup> Si el titular del coto no cumple con el plan de capturas y se produce una superpoblación de animales y por ello existen más posibilidades de que invadan la vía, tampoco será responsable por los accidentes que aquellos provoquen en las vías públicas.*

También<sup>2850</sup> podrá<sup>2851</sup> ser responsable<sup>2852</sup> el titular<sup>2853</sup> de la vía pública en la que se produzca el accidente **como consecuencia de no haber reparado la valla<sup>2854</sup> de cerramiento<sup>2855</sup>** en

---

<sup>2850</sup> Va a ser frecuente que se presenten demandas a la vez contra el titular de la carretera y el titular del coto.

<sup>2851</sup> Mientras que se utiliza la forma verbal "será" para conductores y titulares de los cotos, se cambia a "podrá" al referirse a las Administraciones para ayudarlas a eludir su responsabilidad.

<sup>2852</sup> Hubiera sido más práctico mantener la exigencia de un seguro de responsabilidad civil al titular del coto que cubriese, en todos los casos, los daños causados por la irrupción, en la calzada, de los animales allí existentes. Las sociedades de cazadores proponen como alternativa que se haga cargo de los daños el Consorcio de Compensación de Seguros.

En Francia hasta 2010 el Consorcio de Compensación de seguros francés se hacía cargo de los daños y entonces se contabilizaban 65.000 accidentes al año. Desde esa fecha sólo se hace cargo de los daños personales y el número de expedientes descendió en 2011 a 4.000.

En Finlandia el dueño del ciervo es compensado por el Consorcio de Seguros finlandés. El seguro obligatorio del vehículo cubre los daños personales del accidente, pero no cubre los daños en el vehículo.

<sup>2853</sup> El legislador no ha tenido en cuenta que, como regla general, el titular de la vía no responde si existe un contrato administrativo de concesión, de explotación o simplemente de conservación. Así el artículo 214.1 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público sobre Indemnización de daños y perjuicios señala: "Será obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución del contrato". Véase también el artículo 60 de la Ley 55/1999, donde se regula el contrato de conservación de autopistas.

<sup>2854</sup> La redacción parece indicar que todas las carreteras cuentan con vallas de cerramiento y esto no es así. Solamente se contempla su obligatoriedad en el caso de autopistas y autopistas. Sólo cuando deba existir un vallado, éste no esté en condiciones y el accidente sea consecuencia de esta circunstancia, se podrá declarar responsabilidad de la Administración. Esa responsabilidad queda más clara cuando la Administración ha tenido tiempo de repararla desde que tuvo conocimiento de su mal estado.

Debemos tener en cuenta que el TRLTSV no fija los tramos de vía que deben llevar vallado. Son los titulares de las vías, a la vista de la constatación de si hay animales de caza mayor, los que deben tomar esta determinación. Conviene examinar la publicación: "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada)" editada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en 2015.

Los medios se hacen eco el 02.04.2019 de una sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo número 17 de Barcelona que ha condenado al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat a indemnizar con 11.372 euros, más intereses, a un motorista que sufrió un accidente al chocar con un jabalí en la carretera C-59. La sentencia detalla que este dinero debe hacer frente a los gastos de reparación del vehículo, el coste del traumatólogo, los días improductivos y las secuelas del demandante por el siniestro, ya que sufrió un esguince cervical.

La sentencia establece que la valla perimetral de la carretera, cuyo mantenimiento corresponde a la Generalitat, no es capaz de contener a los jabalíes ya que hacen agujeros por debajo y la superan sin problemas, según explicaron en el juicio agentes de la policía local. "Si tenemos este dato, que parece fiable y lógico, y la circunstancia que el jabalí apareció en la carretera pese a la valla, es obligado llegar a la conclusión que la valla no cumplía con su cometido, ya sea por su falta de mantenimiento ya sea por algún defecto de diseño o colocación que permite a los jabalíes atravesarla por debajo", señala la sentencia.

<sup>2855</sup> Da a entender que, si la valla está reparada, que suponemos que equivale a decir que está "en buen estado", y si tiene la señal de animales sueltos entonces ya no es responsable el titular de la vía.

Sin embargo, la jurisprudencia ha señalado que cuando existe un tramo en el que son frecuentes los siniestros por atropello de piezas de caza que acceden a la calzada, el titular del coto debe acreditar que ha adoptado medidas especiales para evitar esas interrupciones, como por ejemplo postes reflectantes, sustancias olorosas, bocas de gato, etc. También se tiene en cuenta si el titular del coto se ajustó a su plan cinegético aprobado por las autoridades autonómicas.

Si nos encontramos en una autopista con la señal de peligro P-24 de "Paso de animales en libertad" y no vemos ningún panel complementario que nos indique la longitud del tramo en el que existe aquel peligro, ni siquiera una velocidad recomendada para ese tramo debemos entender que la señal no tiene ninguna utilidad ya que en una autopista existe una valla pensada para que no entren animales a la vía y los conductores van a circular de acuerdo con la velocidad genérica y no de acuerdo con el peligro que representa la señal por lo que podemos entender que la única utilidad de la señal es cubrir las espaldas al titular de la vía, que de esta forma cumple lo establecido en esta Disposición Adicional.

---

*En Sentencia núm. 228/2014 de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 6ª), recuerda que la acción de cazar es imputable al titular del coto y el deficiente vallado de la vía es imputable a su titular y por ello existen dos responsabilidades distintas.*

*Esa visión de responsabilidades distintas también se puede ver en la sentencia 89/13 de la sección 1 de la Audiencia Provincial de Oviedo donde la posible responsabilidad del titular de la vía o de la empresa encargada de su mantenimiento no es excluyente de la que se puede exigir al titular del aprovechamiento cinegético, o, en su defecto, al propietario del terreno del que proviene la pieza de caza causante del daño, en el caso de que el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar o de una falta de diligencia en la conservación del terreno acotado. Se trata, por tanto, de responsabilidades distintas, que provienen de diferentes acciones u omisiones, y que no son excluyentes, pues pueden confluir en régimen de solidaridad, de modo que el perjudicado puede dirigir la acción indistintamente contra todos los posibles responsables, o contra cualquiera de ellos, y cada uno de ellos podrá oponer las excepciones que a él le incumban, sin que por tanto pueda aquí la demandada utilizar como argumento para eximirse de responsabilidad, que ésta incumbe a otro demandado, pues lo que debe demostrar que en ningún caso le incumbe a ella.*

*En la Comunidad Autónoma de Cataluña, el Decreto Legislativo 2/2008, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de protección de los animales, señala en su artículo 44.2.q) que es infracción leve “no evitar la huida de animales”.*

plazo<sup>2856</sup>, en su caso, o por no disponer de la señalización específica<sup>2857</sup> de animales sueltos<sup>2858</sup> en tramos con alta accidentalidad<sup>2859</sup> por colisión de vehículos con los mismos<sup>2860</sup>.

---

<sup>2856</sup> Se tiene que referir a las vías que deben contar siempre con vallado: autopistas y autovías. Debiera aclarar que significa "en plazo". No sabemos si significa: "inmediatamente", "tan pronto tenga conocimiento", "en un plazo de tantos días", etc.; y esto es importante para dictaminar la responsabilidad de la Administración cuando se ocupe directamente del estado de la valla. No habría duda sobre esta responsabilidad si hubiera transcurrido el tiempo suficiente para poder repararla desde que tomó conocimiento del accidente. También aquí no se ha tenido en cuenta, cuando existe, al contratista conservador, al que el pliego de cláusulas particulares le fija las frecuencias de revisión y la obligación de reparar el vallado.

Dadas las dudas que suscita el término "en plazo", debiera haberse limitado a indicar que la valla tiene que encontrarse siempre en buen estado.

En caso de fuerza mayor, por ejemplo, si, a causa de un temporal, un árbol cae encima de una valla de cerramiento podría doblarla e incluso podría el propio árbol caído podría facilitar que pasasen animales, por ejemplo, a una autopista. En cualquier caso, esta fuerza mayor estaría limitada en el tiempo. Es cierto, que la empresa concesionaria no puede saber de forma inmediata donde se ha caído un árbol porque a veces, la vegetación es espesa y por ello habría que darle un plazo razonable hasta que tuviese conocimiento de los daños y los reparase. La empresa concesionaria debería disponer, por exigencias del contrato de concesión, de un calendario de revisiones anual donde se anotasen por fecha las inspecciones realizadas al vallado, Para ello las cuadrillas de mantenimiento deberían anotar en una hoja de trabajo la fecha, hora de la revisión o reparación y firmarla. Si no existe ese calendario regular de revisiones la concesionaria podría ser acusada de no cumplir con las obligaciones de mantener en perfectas condiciones el vallado.

<sup>2857</sup> Conviene insistir en que, en las zonas cinegéticas, en relación con la señal vertical de animales sueltos, debiera aplicarse el contenido del art. 149.3 del RGCir sobre las señales de advertencia de peligro que señala que se puede colocar un panel complementario indicando la longitud del tramo de vía afectado por el peligro. También debía indicarse la velocidad recomendada en aquel tramo. Ese panel complementario debiera ser obligatorio, ya que no tienen sentido estas señales si se desconoce la duración de la longitud donde está vigente el peligro.

Debemos tener en cuenta que la base 5ª de la Ley de Bases de Tráfico de 1989 estipula que las señales se acomodarán a lo dispuesto en la Convención de Viena de Señalización Vial de 1968. Como la Ley de Bases sigue vigente y la Convención de Viena exige en el artículo 15 del Anexo I que en la señal vertical de animales en libertad figure la silueta del animal más frecuente en la zona, sería legal, e incluso obligatorio, colocar la silueta de otros animales que abunden en las zonas de caza, por ejemplo, corzos o jabalíes.

Los medios se hacen eco el 09.02.2019 de una sentencia de la Sección Primera de la Sala de lo contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Galicia que impone a la Xunta el pago de 38.800 euros a los dos ocupantes del vehículo y su aseguradora. Según la sentencia la Xunta "debió de instalar señalización que advirtiese del peligro que representaba la frecuente presencia de las especies que son objeto de caza". El Tribunal destacó que era "más que previsible" la irrupción en dicha carretera de animales sueltos, ya que está situada en las proximidades de un terreno de caza en el que tienen lugar batidas de jabalíes. Los hechos se produjeron el 26 de octubre de 2015 en la carretera PO-205 a su paso por el término municipal de Silleda, cuando el vehículo, en el que viajaban dos personas, impactó contra un jabalí que había irrumpido en la vía.

También los medios de prensa se hacen eco el 01.12.2019 de una sentencia de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional condenando al Estado a indemnizar al conductor de una moto por los daños sufridos el 31.01.2016 tras tener un accidente con un jabalí en la carretera N-630 a la altura de Villamanín (León). La sentencia considera que el Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), propietario de la vía, no había colocado la correspondiente señalización advirtiendo del 'Paso de animales en libertad'. El afectado tuvo que esperar 3 años y casi 4 meses para recibir la indemnización.

<sup>2858</sup> La señal a la que se refiere es la P-24 "Paso de animales en libertad" aunque al variar la redacción podría también quedar englobada la señal P-23 "Paso de animales domésticos" ya que el concepto de animales sueltos puede aplicarse tanto a los animales domésticos que van sueltos por la vía sin acompañamiento como a los que viven en libertad. El Art. 139.1 del RGCir recuerda que **corresponde al titular de la vía** la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y **la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales** y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación.

Hay que tener en cuenta que alguna señal no está pensada sólo para prevenir daños en un vehículo causados por un animal. Así si se ve la silueta de un lince o en un oso en la señal vertical P-24 es más bien para evitar que esta especie en peligro de extinción sea atropellada.

<sup>2859</sup> El concepto de TCA (tramo de concentración de accidentes) y de TAPM (Tramo de alto potencial de mejora de la seguridad) están definidos en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado:

TCA: "Tramo de carretera de longitud no superior a 3 km, salvo excepciones justificadas, que lleve en explotación más de tres años, en el que las estadísticas de accidentes registrados indican que el nivel de riesgo de accidente es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes."

TAPM: "Tramo completo de carretera con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los Accidentes en el que se espera que una mejora de la infraestructura sea altamente efectiva.

Produce cierta inseguridad jurídica que al ocuparse de los TCA no cuantifique más exactamente la expresión "significativamente superior", lo que implica que se abre una puerta para más reclamaciones y tendrán que ser los jueces los que vayan aclarando que se debe considerar "alta accidentalidad".

Suponemos que significan lo mismo "un tramo de concentración de accidentes" y un "tramo con alta accidentalidad" que es el término utilizado en esta Disposición Adicional.

Lo que es difícil de comprender es que no se ponga automáticamente junto con el cartel que indique un TCA otro indicando el inicio de las obras para suprimir o mejorar ese tramo.

La publicación de la DGT: "Principales cifras de siniestralidad vial 2018" indica que el coste estimado de un fallecido en España fue en 2017 de 1.580.318 €.

Respecto a la seguridad en el trazado debe tenerse en cuenta, especialmente, la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. Esta Directiva dispone:

Art.5.3 "Los Estados miembros garantizarán que **la primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se lleve a cabo a más tardar en 2024**. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años."

Art.6. quarter.2. **A más tardar en junio de 2021**, un grupo de expertos creado por la Comisión evaluará la oportunidad de establecer especificaciones comunes, incluidos distintos elementos destinados a garantizar el uso operativo de señales y marcas viales, con el fin de **fomentar la legibilidad y la detectabilidad efectivas de las señales y marcas viales por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor**. Dicho grupo estará formado por expertos designados por los Estados miembros. La evaluación incluirá una consulta a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Sobre su **transposición establece**: "1. Los Estados miembros **pondrán en vigor a más tardar el 17 de diciembre de 2021** las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva modificativa. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión".

<sup>2860</sup> Tampoco es responsable si los límites del coto con la carretera cuentan con una vegetación espesa que impide a los conductores percatarse de la próxima irrupción de un animal en la vía.

<sup>2861</sup> Los tribunales también exoneran de responsabilidad al conductor si el accidente se produce en una autopista de peaje sujeta a concesión, ya que es la empresa concesionaria quien debe abonar los desperfectos.

La edición online de la revista Autobild, informa en su edición del 06.11.2012 que la Audiencia Provincial de Sevilla **ha condenado a la concesionaria de una autopista de peaje a pagar por un accidente con un perro que se le cruzó en plena carretera**. La sentencia recuerda la responsabilidad contractual de la demandada, derivada del contrato atípico "a través del cual, y mediante el pago de un peaje a cargo del usuario, la empresa viene obligada a garantizar a éste una circulación fluida, rápida y sin riesgo de ningún tipo, pues se espera que la concesionaria lo haya eliminado". En este caso, la Audiencia afirma que "si bien existen ramales de entrada a la autopista de peaje cerca del lugar del accidente, por donde podría haberse colado el perro, no existe prueba fehaciente de ese hecho", pero es que, "aun existiéndolas, es conocido que ese tipo de siniestros se producen a menudo". La sentencia esgrime para sustentar la condena a la concesionaria de a la autopista de peaje por el accidente con el perro que el hecho "es perfectamente previsible y seguro que evitable con los medios técnicos actuales", por lo que no hay "ni en un supuesto de caso fortuito ni de fuerza mayor que pueda exonerar a la autopista de su responsabilidad, máxime cuando la inexistencia de controles de esas entradas derivan de criterios económicos de reducción de gastos, asumiendo la concesionaria este riesgo".

El diario digital "Diario de Burgos.es" se hace eco, el 02.02.2016 de dos sentencias de la Audiencia Provincial de Burgos sobre un accidente en la AP-1 donde obliga a la concesionaria a pagar los desperfectos. En una de las sentencias, el tribunal provincial considera que la concesionaria "debe conservar la vía, sus accesos y señalización en perfectas condiciones de uso", tal como establece la Ley de construcción, conservación y explotación de autopistas, que entró en vigor en 1972. Y por ello, decreta que debe hacer frente al abono de los desperfectos ocasionados por la irrupción del animal en la vía.

<sup>2862</sup> (Niveles de alcoholemia de los cazadores).

### **Disposición adicional octava. Documentación correspondiente a otras administraciones públicas.**

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y las administraciones públicas competentes podrán articular mecanismos de cooperación, mediante los oportunos convenios de colaboración, para la transmisión de los documentos que las citadas administraciones deban remitir a dicho organismo autónomo por imposición de una normativa ajena a esta ley.

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

---

*La norma mencionada, continúa el fallo, señala que la concesionaria «debe facilitar el servicio en condiciones de normalidad, suprimiendo las causas que originen molestias, incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de la vía». Con el peaje surge una relación contractual que obliga a la concesionaria a «adoptar una diligencia extrema para garantizar las condiciones de seguridad adecuadas en vías concebidas para la circulación rápida». Dentro de sus obligaciones, subraya una en especial, la de «mantener en perfecto estado el vallado». En este sentido, la presencia de un animal salvaje «evidencia el incumplimiento de sus obligaciones para garantizar una circulación segura». Es la concesionaria la que estaba obligada a probar que había adoptado todas las medidas a su alcance para mantener la vía libre de obstáculos, según la sentencia. Como «no realiza ninguna prueba al respecto» lleva a pensar que el animal se introdujo en la autopista «como consecuencia del mal estado del vallado».*

*El art. 27 de la Ley 8/1972 de autopistas en régimen de concesión, señala que las empresas concesionarias deben «conservar la vía, sus accesos, señalización y servicios reglamentarios en perfectas condiciones» y suprimir «inconvenientes y peligrosidad a los usuarios de la vía. Al pagar el usuario un peaje, puede demandar a la empresa concesionaria si no se han cumplido los deberes contractuales de conservación de la vía atribuyéndosele a la concesionaria la carga de la prueba de su diligencia, STS 5 de mayo de 1998, SAP A Coruña 8 de noviembre de 2013. Por ello, podemos decir que el pago del peaje es determinante a la hora de exigir a quien explota la vía que la mantenga libre de obstáculos, impidiendo el acceso de los animales a la calzada con vallados, redes o verjas.*

<sup>2862</sup> *La Voz de Galicia de 05.11.2020 señala lo siguiente: “El positivo en alcohol de un cazador lucense que estaba en el monte y con la escopeta cargada reabre el debate sobre un vacío legal persistente en la regulación actual que, en el caso de Galicia, es la Ley de Caza de 2013. Esta ley, aunque menciona 3 veces la palabra alcohol, en su desarrollo no permite saber cuál es la tasa máxima permitida a la hora de salir a cazar, algo que se podría contraponer con la legislación de tráfico, que sí establece que el baremo máximo permitido para conducir es de 0,25 miligramos por litro en aire espirado para los conductores en general, menor incluso para noveles y profesionales. A la falta de desarrollo de la Ley de Caza, se suma que agentes medioambientales y del Servicio de Protección de la Naturaleza (Pacprona) no tienen alcoholímetros -son los de Tráfico los únicos que disponen del aparato-, por lo que es difícil comprobar que los aficionados están en plenas facultades; **penarlos con la ley en la mano resulta imposible**. No hay tasas, pero tampoco se ha establecido cuáles son los procedimientos y quién puede realizar las pruebas de alcohol y abrir las diligencias oportunas”.*

*Si un cazador estuviese bebido y su conducta favoreciese la producción de un accidente de tráfico las autoridades podrían encontrar dificultades para probar estos hechos por lo expuesto anteriormente.*

Se prohíbe dar de baja definitiva por traslado a otro país<sup>2863</sup>, a vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y medioambientales<sup>2864</sup> que se establezcan reglamentariamente<sup>2865</sup>.

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

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley, las actividades industriales que afecten directamente a la seguridad vial se registrarán por lo previsto en la normativa sobre seguridad industrial<sup>2866</sup>.

### **Disposición adicional undécima. Integración y coordinación de notificaciones<sup>2867</sup> a través del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) y de la Dirección Electrónica Vial (DEV).**

El Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) podrá integrarse en el **Tablón Edictal Único**<sup>2868</sup> cuando razones justificadas de eficiencia en la prestación del servicio así lo aconsejen

---

<sup>2863</sup> El art. 35 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, establece que, si la baja es por traslado a otro país, el traslado efectivo del vehículo deberá llevarse a cabo en los siguientes 3 meses. En caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a la rehabilitación del vehículo.

Para vehículos con antigüedad superior a 4 años desde su fecha de primera matriculación, o que tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por traslado a otro país o de la baja por exportación, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos.

<sup>2864</sup> Se trata de que haya unos criterios básicos que impidan la exportación de vehículos que no reúnen unos requisitos mínimos de seguridad a otros países. Se cumplen estos requisitos medioambientales cuando se trasladen o exporten achatarrados. Esta Disposición Adicional se enmarca dentro del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la ONU.

Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con cinco pilares. El Pilar 3 se ocupa de vehículos más seguros, y dentro de ese Pilar, la actividad 5 alienta la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalienta las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

<sup>2865</sup> La baja definitiva de vehículos, se encuentra regulado en el artículo 35 y en el Anexo XV - A9) del Reglamento General de Vehículos.

<sup>2866</sup> Esa normativa está compuesta por:

- Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria (BOE núm. 176, de 23 de julio);
- RD 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento para la Infraestructura para la Calidad y la Seguridad Industrial (BOE núm. 32, de 6 de febrero);
- RD 251/1997, de 21 de febrero, por el que se regula el Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial (BOE núm. 66 de 18 de marzo);
- RD 559/2010, de 7 de mayo, sobre el Registro Integrado Industrial (BOE núm. 125, de 22 de mayo);
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno (BOE núm. 295, de 10 de diciembre);
- Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (BOE núm. 295, de 10 de diciembre).

<sup>2867</sup> Destaca la novedad de designar al BOE como tablón edictal único, lo que posiblemente conduzca, en breve plazo, a la desaparición del Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico, que ahora pasa a ser de uso facultativo.

<sup>2868</sup> El 1 de junio de 2015 entraron en vigor las previsiones, contenidas en la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, para configurar un Tablón Edictal Único (TEU), a través del "Boletín Oficial del Estado".

A partir de esa fecha, los anuncios de notificación que realice cualquier Administración Pública cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, se ignore el lugar o el medio de la notificación, o bien intentada esta, no se hubiese podido practicar, deberán publicarse necesariamente en el BOE.

Previamente, y con carácter facultativo, las Administraciones podrán publicar el anuncio en los boletines territoriales o en los tabloneros de anuncios existentes (el TESTRA en materia de sanciones de tráfico).

para los anuncios de notificaciones edictales de los procedimientos sancionadores en materia de tráfico. Por estos mismos motivos, y cumpliendo las funciones que la ley recoge, la Dirección Electrónica Vial (DEV) podrá integrarse o coordinarse con la Dirección Electrónica Habilitada (DEH).

### **Disposición adicional duodécima. Situación de los conductores profesionales a efectos de la autorización administrativa para conducir.**

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico desarrollará un sistema telemático para que las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras puedan conocer si un conductor profesional que trabaja en ellas se encuentra habilitado legalmente para conducir, no siendo necesario el consentimiento del trabajador.

El funcionamiento y gestión de dicho sistema telemático se realizarán con estricta sujeción a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el resto de la normativa sobre protección de datos personales.

El acceso quedará limitado a quienes acrediten la condición de empleador, que estén dados de alta en el registro que se cree a estos efectos, y únicamente respecto de los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

### **Disposición adicional decimotercera. Protección de datos de carácter personal.**

El tratamiento de los datos de carácter personal resultado de la aplicación de esta Ley se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.

### **Disposición adicional decimocuarta. Colaboración entre el Instituto Nacional de la Seguridad Social y la Jefatura Central de Tráfico<sup>2869</sup>.**

---

*Esta nueva regulación resulta de aplicación cualquiera que sea la Administración competente para realizar la notificación, la materia sobre la que verse o el tipo de procedimiento administrativo de que se trate, incluidos aquellos que cuentan con normativa específica. En todos los casos, la publicación de los anuncios de notificación en el BOE se producirá de forma gratuita.*

*Todos los anuncios de notificación, tanto en materia de sanciones, como de pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir (PV), como todos aquellos otros anuncios que deben publicarse en Boletín Oficial, se enviarán al Tablón Edictal Único (TEU), si bien los anuncios en materia de sanciones, se publicarán previamente y con carácter facultativo en el TESTRA.*

<sup>2869</sup> *Se incluye en esta Ley la medida que entró en vigor el pasado 27 de enero de 2021, como consecuencia de la modificación de la Ley General de la Seguridad Social por el Real Decreto-ley 2/2021, por la cual se permite que la Seguridad Social y la DGT compartan datos para poder declarar la pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción cuando se declare la incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción como consecuencia de presentar una limitación orgánica y/o funcional que disminuya o anule su capacidad de conducción de vehículos a motor. Esta colaboración se realizará mediante un aviso, en el que no se harán constar otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.*

Cuando con ocasión de la tramitación por el Instituto Nacional de la Seguridad Social de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción, el órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de limitaciones orgánicas o funcionales que disminuyan o anulen la capacidad de conducción de vehículos a motor, lo pondrá en conocimiento de la Dirección Provincial para que dé aviso de la situación del trabajador al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, a efectos de la iniciación del procedimiento de declaración de pérdida de vigencia de alguna o de todas las clases del permiso o licencia de conducción del que sea titular dicho conductor profesional, por desaparición de los requisitos para su otorgamiento. En dicho aviso en ningún caso se harán constar historias clínicas, documentación u otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.

#### **Disposición adicional decimoquinta. Uso de dispositivos alcoholímetros antiarranque.**

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de categoría M2 y M3<sup>2870</sup> que dispongan de *interface*<sup>2871</sup> normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque destinados al transporte de viajeros deberán disponer de alcoholímetros antiarranque. Los conductores de estos vehículos vendrán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo.

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

---

<sup>2870</sup> Categoría **M2: Vehículos** para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo de 5 t. Categoría **M3: Vehículos** para transporte de pasajeros con más de ocho asientos además del asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a las 5 t.

<sup>2871</sup> De nuevo se recurre a un anglicismo cuando en español es usual utilizar su traducción "interfaz".

Lo dispuesto en el artículo 68.2<sup>2872</sup> en cuanto a la matriculación definitiva en España de vehículos no será efectivo hasta que se proceda a regular reglamentariamente<sup>2873</sup> aquellos aspectos que permitan su aplicación.

**Disposición transitoria segunda. Práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV)<sup>2874</sup>.**

Las administraciones locales practicarán las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial (DEV) antes del 25 de mayo de 2016, siempre que lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y sus medios técnicos.

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

Hasta que se modifique el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y se fijen los límites de velocidad para los **vehículos de tres**

---

<sup>2872</sup> La Disposición transitoria primera fue incorporada por Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 85, de 8 de abril). La obligación de matriculación de medios de transporte cuyo titular o usuario tenga fijada su residencia en España, se encuentra regulado actualmente por la Ley 38/1992, de 28 de diciembre de Impuestos Especiales (BOE núm. 312, de 29 de diciembre), la cual, en su artículo 65.1.d) establece:

d) Estará sujeta al impuesto la circulación o utilización en España de los medios de transporte a que se refieren los apartados anteriores, cuando no se haya solicitado su matriculación definitiva en España conforme a lo previsto en la disposición adicional primera, dentro del plazo de los 30 días siguientes al inicio de su utilización en España. Este plazo se extenderá a 60 días cuando se trate de medios de transporte que se utilicen en España como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular al territorio español siempre que resulte de aplicación la exención contemplada en el apartado 1.n) del artículo 66.

Por su parte la Disposición adicional primera, de la citada Ley, según la redacción dada por el apartado siete del artículo 82 de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 (BOE núm. 311, de 23 de diciembre), determina:

“1. Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los medios de transporte, nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España o que sean titulares de establecimientos situados en España.

4. Cuando se constate el incumplimiento de la obligación a que se refieren los apartados anteriores, los órganos de la Administración tributaria o los órganos competentes en materia de tráfico, seguridad vial, navegación o navegación aérea darán al obligado tributario un plazo de cinco días para cumplirla o para presentar aval solidario de entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o certificado de seguro de caución que garantice el pago del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Transcurrido ese plazo sin que se produzca la matriculación definitiva o sin que se presente dicho aval o certificado, dichos órganos procederán a la inmovilización del medio de transporte hasta que se acredite la regularización de su situación administrativa y tributaria. No obstante, la inmovilización será levantada en el caso de que el obligado tributario presente aval solidario o certificado de seguro en los términos indicados”.

<sup>2873</sup> Se refiere a los vehículos con placas extranjeras. Está pendiente de desarrollar en la próxima modificación del RGCir.

<sup>2874</sup> Para poder llevar a cabo con garantías el proceso de obligatoriedad de la DEV, la DGT puso en marcha previamente el Registro de Apoderamientos, regulado por la Resolución de 9 de abril de 2015, éste permite que un tercero (representante) acceda a las notificaciones de la entidad interesada (representado). Antes de que acabe 2016, las empresas no podrán transferir ni matricular vehículos si no están dadas de alta en la DEV.

**ruedas asimilados a las motocicletas**<sup>2875</sup>, estos vehículos tendrán los mismos límites de velocidad<sup>2876</sup> que se establecen en dicho Reglamento para las motocicletas de dos ruedas.

#### **Disposición transitoria cuarta. Recuperación o bonificación de puntos por la superación de cursos de conducción segura y eficiente.**

La superación de cursos de conducción segura y eficiente no conllevará la recuperación o bonificación de dos puntos en los términos previstos en el artículo 63.5, hasta que entre en vigor la orden por la que se determine su contenido y requisitos de acuerdo con lo dispuesto en el anexo VIII.

#### **Disposición transitoria quinta. Consulta de las empresas de transporte y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras sobre la habilitación para conducir de sus conductores profesionales.**

Hasta que no se establezcan reglamentariamente los términos del acceso de las empresas dedicadas al transporte de personas o de mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico para conocer si sus conductores profesionales se encuentran legalmente habilitados para conducir podrán seguir consultando este dato conforme al procedimiento actual.

#### **Disposición final primera. Título competencial.**

Esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española.

#### **Disposición final segunda. Habilitaciones normativas.**

1. **Se habilita al Gobierno** para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar esta ley.
2. Asimismo, se habilita específicamente al Gobierno:
  - a) para modificar los conceptos básicos contenidos en el anexo I de acuerdo con la variación de sus definiciones que se produzca en el ámbito de acuerdos y convenios internacionales con trascendencia en España.
  - b) para modificar el anexo II.
  - c) para regular las peculiaridades del régimen de autorizaciones y circulación de los vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y a la Guardia Civil, a propuesta de los

---

<sup>2875</sup> La Convención de Viena de Circulación Vial de 1968 ya estableció, en su art. 1, sobre definiciones, en su punto m) que las Partes Contratantes podrán en su legislación nacional asimilar a las motocicletas los vehículos de tres ruedas cuya tara no exceda de 400 kg y aunque España no llegó a ratificarla la Ley de Bases de Tráfico estableció que se aplicaría a la circulación de vehículos, peatones y animales, y a la señalización.

<sup>2876</sup> Esta disposición da a entender que tan pronto como se produzca una modificación del RGCir se fijarán nuevos límites de velocidad para los vehículos de 3 ruedas asimilados a las motocicletas, sin embargo, el RD 1514/2018, de 28 de diciembre (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) que modifica el RGCir, volvió a confirmar que siguen teniendo los mismos límites de velocidad que las motocicletas.

Ministros de Defensa y del Interior, y, en su caso, de los demás ministros competentes<sup>2877</sup>.

- d)** para revisar la normativa vigente que regula la señalización vial vertical<sup>2878</sup> al objeto de adaptar sus dimensiones mínimas a la intensidad actual del tráfico y al incremento en la edad media de los conductores.
- e)** para actualizar la cuantía de las sanciones de multa previstas en esta ley, atendiendo a los criterios establecidos en la normativa de desindexación<sup>2879</sup>.
- f)** para modificar la previsión temporal sobre la práctica de las notificaciones en la Dirección Electrónica Vial contenida en la disposición transitoria segunda, atendiendo a la situación financiera y a las posibilidades reales de implementación por las administraciones locales de las medidas necesarias para la plena efectividad de este sistema de notificaciones.
- g)** para establecer el formato del permiso o licencia de conducción integrado en el documento nacional de identidad<sup>2880</sup> del conductor en el momento que técnicamente sea posible, así como el documento complementario que permita visualizar de manera tangible el saldo de puntos.
- h)** para regular las marchas cicloturistas<sup>2881</sup>.
- i)** para introducir en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las modificaciones necesarias con el fin de que el color de la señal luminosa de todos los vehículos prioritarios sea azul<sup>2882</sup>.

---

<sup>2877</sup> Actualmente dicho régimen se encuentra recogido en el Real Decreto 628/2014, de 18 de julio, por el que se regulan las peculiaridades del régimen de autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil (BOE núm. 186, de 1 de agosto).

Ver Orden INT/1439/2015, de 1 de julio (BOE núm. 170, de 17 de julio), por la que se determinan las Escuelas y Organismos de las Fuerzas Armadas facultados para expedir autorizaciones para conducir vehículos pertenecientes a las mismas y a la Dirección General de la Guardia Civil.

<sup>2878</sup> No se entiende porque pusieron "vertical", hubiera sido mucho más práctico limitarse a poner "señalización vial" ya que da a entender que el Gobierno no puede adaptar las dimensiones mínimas de los semáforos, de las señales horizontales y de la señalización circunstancial

<sup>2879</sup> Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española (BOE núm. 77, de 31 de marzo). Conviene resaltar que el término "dexindexación" no figura en el DLE y que para conocer su significado debemos acudir al Preámbulo de esta ley: "La indexación es una práctica que permite modificar los valores monetarios de las variables económicas, de acuerdo con la variación de un índice de precios a lo largo de un período. La indexación con base en índices generales, como el Índice de Precios de Consumo (IPC) ...".

<sup>2880</sup> Real Decreto 1553/2005, por el que se regula documento nacional de identidad y sus certificados de firma electrónica.

El denominado DNI 3.0 que se empezó a expedir en 2015 está diseñado con la tecnología para albergar en su memoria los datos del carné de conducir y de la tarjeta sanitaria. Incluso, permitirá consultar las multas de tráfico.

<sup>2881</sup> Este término no aparece en el RGCir donde habla de "marchas ciclistas". Y de ponerlo hubiera quedado mejor el término "cicloturísticas". De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.3 del Anexo II del Reglamento General de Circulación, la solicitud de Autorización para celebrar pruebas deportivas se presentará dirigida al órgano competente con, al menos, 30 días de antelación mediante la cumplimentación del modelo 9.52.

Las marchas ciclistas están reguladas en el Anexo II RGCir, en los art. 15 al 31.

<sup>2882</sup> El 31.07.2018 se publicó la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio (BOE núm. 184, de 31 de julio) que modificó el apartado 3 de la señal V-1 (vehículo prioritario) que figura en el Anexo XI del RGV para que todos los vehículos prioritarios contasen con un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

Ahora el RGV al referirse a la señal V-1, indica en su punto 3 que estará constituida por un dispositivo luminoso, con una o varias luces, de color azul, homologadas conforme al Reglamento CEPE/ONU número 65.

La policía militar, la portuaria, los agentes forestales o los de vigilancia aduanera tienen la consideración de agentes de la autoridad en sus cometidos propios y pueden disponer de vehículos prioritarios.

- j) para regular los términos del acceso de las empresas y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras, dedicadas al transporte de personas o de mercancías al sistema telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico con el fin de que puedan conocer los datos relativos al mantenimiento o pérdida del permiso o licencia de conducción de sus trabajadores.
- k) para regular el procedimiento por el que se certifique que un vehículo dotado de un sistema de conducción automatizado cumple con las normas de circulación, así como la definición de las capacidades de automatización y de los entornos operacionales de uso que se harán constar tanto en el Registro de Vehículos como en los permisos de circulación.
- l) para regular los estatutos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, creado por la Ley 47/1959, de 30 de julio, sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional, con la denominación que en el Real Decreto se establezca, con objeto de su adecuación a la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

### **Disposición final segunda bis. Incremento de las plantillas del personal examinador de la Dirección General de Tráfico.**

Con el objeto de atender la demanda en el acceso al examen para la obtención del permiso de conducir, se realizarán las gestiones necesarias para lograr el incremento de la plantilla del personal examinador de la Dirección General de Tráfico, que deberá ser repartido territorialmente entre todos los centros.

### **Disposición final tercera. Habilitaciones al Ministro del Interior.**

**Se habilita al Ministro del Interior** para determinar:

- a) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial.
- b) las condiciones para practicar la notificación en el TESTRA.
- c) los términos en los que el titular o el arrendatario a largo plazo comunicarán al Registro de Vehículos la identidad del conductor habitual
- d) los términos en los que el arrendatario a largo plazo comunicará al Registro de Vehículos la identidad del arrendatario.
- e) los términos en que se comunicará al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico la información<sup>2883</sup> referente a las víctimas de accidentes de tráfico.
- f) la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente, así como los mecanismos de certificación y control de los mismos.

### **ANEXO I** <sup>2884</sup>

<sup>2883</sup> Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

<sup>2884</sup> Este Anexo fue reenumerado como Anexo I, por el artículo único 26 de la Ley 17/2005. No se entiende que criterio se ha seguido para que figuren unas definiciones de vehículos que figuran en el Anexo II A) del RGV y otras dejen de figurar.

Además de las definiciones de este Anexo, también se incluyen al final del Tomo I de estos comentarios, numerosas otras, que aparecen dispersas por la normativa de tráfico o están presentes en los medios de comunicación. Algunas definiciones que considero especialmente importantes figuran en este Tomo II.

## Conceptos básicos

A los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:

<sup>2885</sup>(Definición de Vehículo de movilidad personal).

---

<sup>2885</sup> En este Anexo I sigue sin figurar la definición de "Vehículos de movilidad personal), que se encuentra en el Apartado A del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, que lo define como "vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h".

**Conductor**<sup>2886</sup>. Persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4<sup>2887</sup>, maneja<sup>2888</sup> el mecanismo de dirección<sup>2889</sup> o va al mando<sup>2890</sup> de un vehículo<sup>2891</sup>, o a cuyo cargo

---

<sup>2886</sup> La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico **considera también peatones, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes**, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la LTSV (contradice a la ley), las personas que se desplazan sobre un **animal de monta** (abandonando el término "animal de silla" utilizado en la Ley y en el RGCir) y las personas que guían (en lugar del verbo conducir del RGCir) un animal o animales.

En algunas disposiciones, como ocurre con la Ley de Tránsito de la provincia de Mendoza (Argentina), se indica que el puesto de conducción estará ocupado indefectiblemente, por una sola persona.

<sup>2887</sup> Los peatones que empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

<sup>2888</sup> Según el DLE, manejar implica "usar una cosa con las manos" y los modernos sistemas de ayuda a la conducción (ADAS), especialmente los de ayuda al estacionamiento, actúan de manera automatizada sobre la dirección, el acelerador y el freno, permitiendo realizar la maniobra de estacionamiento sin intervención directa del conductor sobre el volante, con lo cual no estarían contemplados en este apartado de esta definición. Por ello deberíamos acudir a la segunda parte de la definición, en donde se refiere a "(la persona) que va al mando de un vehículo".

<sup>2889</sup> Los tribunales han ido exigiendo que, en el caso de los vehículos de motor, para que se produzca conducción es necesario que el motor del vehículo se ponga en marcha y el desplazamiento del mismo se produzca como consecuencia del impulso del motor. Vid. STS de 15 de octubre de 1986, SAP Alicante de 29 de noviembre de 2005 y SAP Guipúzcoa de 2 de junio de 2006.

Una sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (sección 10ª) de 12 de enero de 2000 estimó las apelaciones de una conductora condenada por el Juez de lo Penal y estimó que "no se conduce un vehículo a motor sino cuando se halla en movimiento gracias a la fuerza motriz generada por el motor del que va dotado" y que el artículo 379 del C.P. (en el apartado referido a la conducción bajo los efectos de sustancias) exige, como primer requisito, que se ejerza la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor, y esa conducción no puede producirse si el vehículo no se desplaza propulsado por su motor. Según la sentencia, la conductora "se dispuso a conducir" el vehículo de su propiedad que tenía estacionado y golpeó a un autobús que también se hallaba estacionado, al desactivar el freno de mano, lo que provocó el deslizamiento del vehículo hacia atrás sin que quedará demostrado que el vehículo tuviera el motor en marcha.

Sin embargo la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera en su Anexo II.1.2) que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando entra en colisión contra otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados y entendemos que también es de aplicación en este caso, el apartado A.1.a) del mismo Anexo que exige en el caso de accidente de tráfico con víctimas, que se produzca o tenga su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Orden también aclara que se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando está parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.

Por su parte el Tribunal Supremo ha ido cambiando su criterio jurisprudencial, así la Sentencia de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 6 de febrero de 2012 basándose en el artículo 1.1. de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, llega a la conclusión de "que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo; de esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio por razón de empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento".

A lo que añade: "De ahí que la jurisprudencia existente en sentido contrario no constituya un precedente, merezca ser objeto de una interpretación muy restrictiva y resulte inhábil para resolver correctamente supuestos distintos de los enjuiciados, caracterizados, como común denominador, por contemplar a un vehículo que se hallaba definitivamente fuera de la circulación".

Por ello sería un hecho de la circulación el que un conductor no deje accionado correctamente el freno de mano y el vehículo se ponga en movimiento ocasionando un accidente. El conductor se convertiría en responsable del mismo ya que, tal como señala el Art. 91 del RGCir, que se ocupa del modo y ejecución de la parada y el estacionamiento: "La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor".

---

<sup>2890</sup> No sólo que “va al mando” de un vehículo, sino que también es conductor cuando “está al mando”. La Instrucción 16 TV/89 de la DGT de 20.01.2016 sobre estacionamiento asistido de vehículos de motor considera al conductor que maniobra un vehículo a distancia para estacionarlo, aunque esté de pie y fuera del vehículo, “responsable del vehículo y la circulación” por lo que se deduce que debe ser considerado conductor y no peatón.

<sup>2891</sup> El conductor de un vehículo de tracción animal siempre conservará esa condición tanto si va subido al vehículo como si circula a pie al lado del mismo. El artículo 127 del RGCir exige 18 años para conducir animales y aunque ni en la Ley ni en sus reglamentos se fija una edad mínima para conducir un vehículo de tracción animal, se entiende que esa es también la edad mínima, aunque es dudoso esto último ya que con 16 años se puede conducir un tractor agrícola.

Podríamos pensar que si tiene una licencia LCM o LVA lo podría conducir un menor con 16 años y si no fuese el caso, tendría que tener 18 años, pero debía haber quedado aclarado.

El “Codice della Strada” italiano, en su art. 115, sólo exige como mínimo 14 años para conducir un vehículo de tracción animal o guiar grupos de animales.

está un animal o animales<sup>2892</sup>. En vehículos que circulen en función de aprendizaje<sup>2893</sup> de la conducción, tiene la consideración de conductor<sup>2894</sup> la persona<sup>2895</sup> que está a cargo de los mandos adicionales<sup>2896</sup>.

---

<sup>2892</sup> El art. 50 TRLTSV, dedicado a los animales, no menciona la palabra conductor para referirse a quien está a cargo de un animal o animales que no sean domésticos e indica, algo muy parecido: "que vayan custodiados por alguna persona", sin señalar una edad mínima. Esta misma redacción se mantiene en el art. 126 RCGir, Sin embargo, sí aparece el término conductor en ese Reglamento, en los art. 17 y 127 c) y e).

Pero, el artículo 127.1) RCGir establece que "Los animales a que se refiere el artículo anterior (de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aislado o en manada o rebaño) deben ir conducidos, al menos, por una persona mayor de 18 años, capaz de dominarlos en todo momento. [...]", que sería entonces, en este caso, quien tendría la consideración de "conductor", mientras que los demás, en caso de ir varias personas, serían consideradas como "peatones" al no estar a cargo de dicho animal o animales, salvo que alguno también colaborase en la conducción de los animales.

Es una buena solución utilizar las expresiones "a cuyo cargo está el animal o animales" o bien "que vayan custodiados", ya que de esa forma se evita utilizar el término "conducir". La palabra "guiar" es menos conflictiva y recordemos que se utiliza el término "perro-guía" para designar el perro de asistencia o lazarillo que suele acompañar a las personas con problemas de visión severos.

**La Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial** señala en su apartado de "Definiciones": "Por **conductor** se entiende toda persona que conduzca un vehículo, automóvil o de otro tipo (comprendidos los ciclos), o que por una vía **guíe** cabezas de ganado solas o en rebaño o animales de tiro, carga o silla". Con lo cual aclara que los animales a los que se refiere son cabezas de ganado, animales utilizados por su capacidad de arrastre para el trabajo o para pasear sobre ellos, excluyendo a los domésticos de pequeño o mediano tamaño como perros, gatos, etc.; exclusión que no se encuentra en el TRLTSV ni en el RCGir.

En este último caso se viene admitiendo que quien va acompañado de un perro es un peatón y no un conductor de animales, pero debía haber quedado aclarado, al menos, en el RCGir.

Un jinete "conduce" a un caballo ya que las riendas junto con el bocado equivalen al manillar de una motocicleta, pero a un perro solo se le puede "guiar" ya que en ese caso la correa no cumple el mismo cometido.

El Código de 1934 era un poco más detallado y señalaba que "en los vehículos de tracción animal, animales sueltos o en grupo, se considerará como conductor la persona a cuyo cargo esté el animal o animales, vaya montada o desmontada, y empuñe o no las riendas o ronza".

<sup>2893</sup> En el caso de una persona que se matricula en una autoescuela y desea ponerse al día porque hace años que no conduce, nos encontramos con la paradoja de que **no está aprendiendo a conducir** y por lo tanto sería la conductora legal, **aunque no esté a cargo de los mandos adicionales**.

Puede ocurrir también que en el vehículo de autoescuela, en determinados momentos, el conductor real sea el profesor y en ese caso no se aplica que "esté a cargo de los mandos adicionales" sino que es considerado como un conductor cualquiera. El periódico "Las Provincias" de Valencia informa el 14.03.2019 que un profesor de autoescuela que llevaba a dos menores en el vehículo, que iban a practicar para obtener el permiso de ciclomotor, fue parado por la Guardia Civil y dio positivo en alcohol y provisionalmente en drogas. Fue denunciado por un delito contra la seguridad vial y el vehículo quedó inmovilizado.

<sup>2894</sup> Esta catalogación del profesor como conductor excluye al alumno de tal consideración, pasando a ser ocupante (usuario). Esto ya fue objeto de estudio y pronunciamiento por parte del Tribunal Supremo en su sentencia de 21 de noviembre de 1970, estableciendo que "[...] por eso, cuando en este artículo se dice que en los vehículos de motor mecánico es conductor la persona que maneja el mecanismo de dirección, no se refiere a toda persona que materialmente vaya asida al volante, sino a la que maneja con libertad y autonomía propias, siendo su propia voluntad la que impulse y dirija libremente los movimientos, cosa que no ocurre cuando otra persona por un acto de fuerza, o por un contrato de aprendizaje, es la que ordena y dirige los movimientos del aparente conductor, que en tanto los verifica en cuanto esa otra persona lo permite, quedando el alumno o aprendiz tan sujeto a la voluntad y designio del profesor que en cualquier momento que se desvíe de lo ordenado puede y debe quedar inmovilizado el vehículo por los resortes del embrague y freno que necesaria mente tienen que quedar en manos de quien ordene, por lo que más bien puede hablarse de un "robot" humano sentado al volante que de un verdadero conductor en el sentido que jurídicamente debe darse a esta palabra".

Se ha dado el caso de que durante una prueba de circulación en vías abiertas el examinador observó que el alumno había pasado un semáforo en rojo y finalizó la prueba suspendiendo al aspirante. Al llegar a la Jefatura, el examinador, denunció al profesor por no haber intervenido y en el boletín de denuncia se contemplaba el retiro de 4 puntos al profesor y una multa de 200 €. Hemos de tener en cuenta que, aunque el profesor es el conductor, el examinador no es agente de la autoridad y su palabra puede ser rebatida por el profesor. En este caso el aspirante podría ser citado como testigo por cualquiera de las dos partes. Si el alumno o el examinador no se

colocan el cinturón de seguridad, el profesor, que es el conductor legal, no es responsable ya que los conductores no están obligados a exigir a los pasajeros que se coloquen los cinturones. En estos casos, sin embargo, sería obligación del profesor indicarle al alumno la infracción que está cometiendo y el examinador penalizaría al aspirante por no ponerse el cinturón.

<sup>2895</sup> El Reglamento regulador de las Escuelas Particulares de Conductores, en su artículo 19.2), que se ocupa del material didáctico, determina que: "La Escuela autorizada para impartir la enseñanza para la obtención de permiso de las clases A1, A2 o A, deberá disponer al menos de un sistema de comunicación manos libres que **permita al profesor durante el aprendizaje de la conducción y circulación**, y al funcionario examinador durante la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, **transmitir eficazmente**, desde un vehículo turismo o, en su caso, para las prácticas de circulación, una motocicleta que circule detrás de la conducida por el aspirante, **las instrucciones necesarias** y aquél comunicar al profesor o examinador su recepción".

Por su parte, el Reglamento General de Conductores en el apartado 6) de su anexo VI establece que "Durante la formación el profesor que imparta las enseñanzas prácticas de conducción y circulación (referidas a los permisos de las clases A1 y A2) dirigirá el aprendizaje desde una motocicleta o un turismo conducido por él mismo que circulará próximo a la motocicleta desde el que dará al alumno las instrucciones precisas por medio de un intercomunicador bidireccional (transmisor- receptor) constituido por un micrófono y un altavoz manos libres que le permita una eficaz comunicación oral con aquél". Es decir, que el profesor debe controlar igualmente el manejo de la motocicleta dando las oportunas instrucciones sobre qué debe hacer el alumno en todo momento a través del sistema de intercomunicación preceptivo, por lo que sin su presencia dicho alumno no está autorizado a conducir la misma, pudiendo dar lugar, si lo hiciera, a la comisión por su parte del delito contra la seguridad vial recogido en el párrafo segundo del artículo 384 del vigente Código Penal, al no estar autorizado administrativamente para llevar la motocicleta si no es en presencia del profesor y bajo su supervisión.

<sup>2896</sup> Si un agente para a un vehículo de autoescuela en el que el profesor no porta el distintivo y si debido al horario y día, el agente no puede verificar que el alumno está matriculado, inicialmente imputaría al alumno como autor de un delito por conducir sin haber obtenido nunca permiso y al profesor como cooperador necesario o inductor en función del caso concreto, al menos hasta que fuese posible acreditar que la clase práctica se estaba ejerciendo de modo reglamentario (incluso el profesor podría no tener el permiso vigente o tener todos los puntos agotados) quedando, si así fuese, archivada la denuncia y reconvirtiendo el procedimiento penal al procedimiento administrativo sancionador correspondiente por no portar consigo la perceptiva documentación aunque lo procedente sería considerar que el profesor siempre es el conductor y sería denunciado por "conducir" sin poder acreditar su condición de docente. Si tuviese el permiso en pérdida de vigencia por pérdida total de puntos o por decisión judicial, el estar a cargo del doble mando, sería delito de acuerdo con el art. 384 CP.

En general, los jueces de lo penal sostienen que es requisito para el tipo delictivo del párrafo primero del art. 384 CP referido a la pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados, que el imputado sea consciente, tras haber sido correctamente notificado, de lo que le supone conducir en esas condiciones.

En el caso de una sentencia penal con privación del derecho a conducir debe dejar claro cuál es la consecuencia que supone conducir sin realizar el curso de recuperación y el examen correspondiente, para que la conducción sea considerada delito.

La Sentencia 196/2014 de la Audiencia Provincial de Soria comparte el criterio de una sentencia de la AP de Castellón, de 16 de septiembre de 2004, en la que se señala que "para que pueda condenarse por una falta de imprudencia, es preciso que esté acreditado, no sólo el resultado típico (en este caso el fallecimiento), atribuible en relación de causalidad a la acción de una o varias personas (denunciados), sino que ha de concurrir el elemento de la culpabilidad. Este último elemento, en la modalidad de culpa o negligencia, implica la infracción de un deber de cuidado y atención y la previsibilidad del resultado. Añadiendo que, en el caso contemplado por el citado órgano colegiado, producto de un accidente en un vehículo de autoescuela, se venía a indicar que "quien conducía no era el profesor, sino el alumno, respecto de cuyas acciones el profesor tiene una limitada capacidad de control, difícil de ejercer, que se reduce a detener el vehículo con los pedales accesorios, pero no controla el desplazamiento lateral del vehículo". La limitada capacidad del profesor ante una colisión y atropello y la difícil previsibilidad del resultado hacen que la culpa del profesor no rebase la naturaleza meramente civil". Con lo cual nadie respondería penalmente, ni el alumno ni el profesor.

Un caso que no aclara el TRLTSV es cuando un profesor de autoescuela va enseñando a un aspirante que quiere obtener un permiso A1, A2 o A ya que en este caso el profesor no está a cargo del doble mando y por ello no podría ser considerado conductor, con lo que nos encontramos con la paradoja de que una motocicleta destinada al aprendizaje circula por la vía pública, pero se desconoce quién es legalmente el conductor y quien es por lo tanto responsable de las infracciones o accidentes que se cometan.

**2. Conductor habitual.** Persona que, contando con el permiso o licencia de conducción necesarios, inscrito en el Registro de Conductores e Infractores y previo su consentimiento, se comunica por el titular del vehículo o, en su caso, por el arrendatario a largo plazo al Registro

---

*Si el alumno, por ejemplo, en un turismo se salta un stop el responsable es el profesor e incluso se le retirarían puntos por ese motivo, pero si lo hace en una motocicleta hay serias dudas de que se le pudiesen retirar puntos al docente.*

*Al aspirante que tenga hipoacusia que le impida recibir las instrucciones a través de intercomunicador le será facilitado el itinerario a realizar mediante un navegador GPS para moto en el que se indicará el destino así como varios puntos intermedios que permitan el desarrollo de la prueba en distintos tipos de vías y situaciones de tráfico. En este caso no se puede asegurar que el aspirante conduce “con el control del profesor”.*

*Tampoco debiera ser responsable el alumno ya que se produciría una discriminación entre los que tratan de obtener el permiso de motocicleta y los que tratan de obtener otro permiso. Posiblemente la solución sería que cuando el alumno hubiese superado la prueba en circuito cerrado se le expidiese por la JPT una autorización administrativa para poder practicar en vías abiertas, pero en donde se especificase que pasa a tener la consideración de conductor en prácticas y siempre que dispusiese de la cobertura de seguro apropiada a esas circunstancias. Se mantendría la necesidad de que estuviese bajo la dirección y control de un profesor de formación vial.*

*Es lamentable que siga sin clarificarse en el TRLTSV con meridiana claridad quién es el conductor legal de la motocicleta cuando el que la maneja es un alumno. Hay contradicción, al respecto, entre diversas sentencias judiciales.*

*La sentencia 2392/2015 de la Audiencia Provincial de Málaga señala que “el aprendizaje en la conducción de motocicletas por su naturaleza implica que el alumno desde un primer momento la maneja y controla individualmente, sin posibilidad de ser auxiliado por tercera persona, con el consiguiente riesgo de caída o colisión con algún objeto u obstáculo imprevisto que pueda surgir, asumiendo el propio conductor el riesgo que tal actividad conlleva, pues **las obligaciones del profesor se limitan a explicar el funcionamiento del vehículo y los consejos para una adecuada conducción [...]”***

*La sentencia 1954/2015 de la Audiencia Provincial de Bilbao se adhiere a los razonamientos de otra sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 20.06.2001 y confirma que “Si bien es cierto que los alumnos de una autoescuela cuando se encuentran realizando prácticas con un vehículo turismo no tienen la consideración de conductores y sí la de ocupantes, habida cuenta que es obligación de la autoescuela que dichos alumnos vayan acompañados de un profesor en el vehículo, el cual al tener un doble mando que permite la arrancada y frenado del turismo, en caso de accidente la responsabilidad viene atribuida a dicho profesor al tener éste la posibilidad de controlarlo. No es este el caso que ahora nos ocupa, pues la demandante realizaba las prácticas en un ciclomotor marca “Vespa”, donde no existe ese doble mando ni está previsto ni es posible que el profesor ocupe el mismo, por lo que en caso de accidente **éste no puede atribuirse al profesor, a menos que no estuviera presente en el momento de realizar las prácticas la alumna o no estuviere atento a las maniobras de la conductora”**.*

*Sin embargo, un Auto de la Audiencia Provincial de Soria, Sección Primera, de 26 de noviembre de 2015 **excluye al alumno que recibe clases de autoescuela de la consideración de conductor en los supuestos de vehículos con doble mando, pudiendo extrapolarse dicha consideración al supuesto de motocicletas, donde no existe doble mando** pero sí un control de los movimientos del alumno por el profesor, que es quien decide en todo momento hacia donde debe dirigirse el alumno y cuando parar o iniciar la marcha, siendo quien sin su presencia no puede circular legalmente la motocicleta y por tanto es quien debe ser considerado el conductor de la misma.*

*El 08.10.2021 la Sala de lo Civil del TS, en sentencia 701/2001, concedió una indemnización a una alumna de autoescuela que se cayó de la moto durante una práctica el 04 de noviembre de 2013. En su sentencia el Supremo señala que “el alumno en prácticas de un coche con doble mando no tiene la consideración de conductor». Y es que, según destaca, el punto 1 del Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, declara expresamente que «en vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales».*

*En consecuencia, subraya, «no hay duda de que las lesiones sufridas por el alumno en prácticas de un vehículo con doble mando quedarían cubiertas por el seguro obligatorio de responsabilidad civil. Sin embargo, a la vista de la regulación legal, **es discutible la cobertura por el seguro obligatorio de las lesiones sufridas por los alumnos en prácticas de motocicletas, que no están provistas de doble mando para el aprendizaje, aunque actúen siguiendo las indicaciones del profesor**. De ahí la contratación por parte de la autoescuela de un seguro voluntario que cubriera los daños sufridos por los alumnos conductores de la motocicleta».*

de Vehículos, por ser aquella que de manera usual o con mayor frecuencia conduce dicho vehículo<sup>2897</sup>.

**3. Conductor profesional<sup>2898</sup>.** Persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a

---

<sup>2897</sup> Ver Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos (BOE núm. 304, de 15 de diciembre).

<sup>2898</sup> Véanse la Exposición de Motivos de la Ley 17/2005 por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.

La Instrucción 13/S-130 de la DGT señala:

"La condición de conductor profesional a los efectos previstos en la LTSV, se reconocerá, en el caso de los trabajadores por cuenta ajena, a todos aquellos interesados que estén provistos de la correspondiente autorización administrativa para conducir, y que acrediten su condición mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerzan la actividad de conductor profesional, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

En el caso de los trabajadores asalariados o por cuenta ajena, hasta principios de 2013, el interesado debía acreditar estar dado de alta en el Régimen General de la Seguridad Social como trabajador de la empresa y cotizando para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedad profesional por las claves de ocupación e) o f) de la tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, referidas a conductores de vehículo automóvil de transporte de pasajeros en general (taxis, automóviles, autobuses, etc...) y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 TM y a conductores de vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 TM, respectivamente.

Habida cuenta que desde el 1 de enero de 2013, todos aquellos trabajadores cuya actividad laboral principal la constituye la conducción de vehículos automóviles de transporte de pasajeros en general y de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil no superior a 3,5 TM, no pueden ver reconocida su condición de conductor profesional a través de la respuesta telemática obtenida a través de la Consulta a la TGSS encuadrada dentro del Convenio de Colaboración firmado en fecha 18 de enero de 2008, se considera necesario establecer un nuevo criterio, a la hora de acreditar a este colectivo, en virtud del cual, todo trabajador que justifique estar dado de alta en las cotizaciones a la Seguridad Social como asalariado de una empresa y prestar sus servicios en calidad de conductor, podrá ser acreditado como conductor profesional a los efectos de poder beneficiarse de la reducción de plazos para la realización de los cursos de recuperación parcial de puntos y de la pérdida de vigencia por el agotamiento total del crédito inicial de puntos. Para ello, el interesado deberá aportar original o copia cotejada del documento por el cual se acredite el alta en las cotizaciones al Régimen General de la Seguridad Social como asalariado de la empresa, contrato de trabajo y certificado de la empresa en el que se haga constar que el interesado presta servicios para la empresa en calidad de conductor o repartidor.

Para aquellos trabajadores por cuenta ajena, que son conductores de un vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 TM encuadrados en la clave de ocupación f), de la tarifa de primas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, la acreditación se seguirá realizando a través de la consulta telemática a la TGSS.

Si se trata de un trabajador autónomo o por cuenta propia, la certificación expedida por la empresa para la que ejerza la actividad de conductor profesional a que se hace referencia para los trabajadores por cuenta ajena, será sustituida por una declaración del propio empresario. En este caso, será necesario acreditar que está dado de alta en la Seguridad Social en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos con alguna de las claves de CNAE siguientes: 4931, 4932, 4939, 4941, 4942 y 8690 del Real Decreto 475/2007, de 13 de abril, que aprueba la Clasificación Nacional de Actividades Económicas para 2009. Para el caso de la acreditación de conductores profesionales que sean trabajadores por cuenta propia se deberá seguir realizando la consulta telemática a la TGSS.

El interesado debe acreditar su condición de conductor profesional en el momento en que pretende acogerse a los beneficios que la Ley prevé para éstos, y no se le puede exigir que acredite una determinada antigüedad en la cotización como conductor profesional, ya que no está legalmente previsto. Así pues, cuando se trate de la obtención de un nuevo permiso, tras la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir por agotamiento del crédito inicial de puntos, la condición de profesional debe acreditarse en el momento de solicitar la realización de la prueba de control de conocimientos establecida, una vez que la pérdida de vigencia ya sea ejecutiva".

De todas formas, sería de aplicación el art.53.1.c) y d) de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, donde si dispone que el interesado tiene derecho a:

motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

Si se trata de un empresario autónomo, la certificación a que se hace referencia en el párrafo anterior será sustituida por una declaración del propio empresario.

Este concepto sólo será de aplicación en lo que se refiere al sistema del permiso de conducción por puntos.

---

*c) A no presentar documentos originales salvo que, de manera excepcional, la normativa reguladora aplicable establezca lo contrario. En caso de que, excepcionalmente, deban presentar un documento original, tendrán derecho a obtener una copia autenticada de éste.*

*d) A no presentar datos y documentos no exigidos por las normas aplicables al procedimiento de que se trate, que ya se encuentren en poder de las Administraciones Públicas o que hayan sido elaborados por éstas. Debiera contemplarse la posibilidad de que la realización o actualización de cursos CAP sirviese como acreditación de la condición de conductor profesional.*

#### 4. Peatón<sup>2899</sup>. Persona que, sin ser conductor<sup>2900</sup>, transita a pie<sup>2901</sup> por las vías o terrenos<sup>2902</sup> a que se refiere el artículo 2<sup>2903</sup>.

<sup>2899</sup> Ni la Convención de Circulación por Carretera aprobada en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, en su artículo cuatro, ni tampoco la Convención sobre Circulación Vial hecha en Viena el 8 de noviembre de 1968, en su artículo primero, recojan definición alguna respecto a quien se considera peatón, ello a pesar de que esta última, durante su desarrollo dedica el artículo veinte a las “reglas aplicables a los peatones”. No obstante, dicho Convenio fue complementado mediante el “Acuerdo Europeo”, hecho en Ginebra el día 1 de mayo de 1971, el cual, en el apartado 3 de su Anexo incorporó tal definición al texto inicial del Convenio al establecer que se consideran “peatones”: “Las personas que empujen o tiren de un cochecito para bebés, una silla para inválidos o cualquier otro vehículo pequeño sin motor o que empujen un ciclo o un ciclomotor y las personas discapacitadas que se desplacen en sillas de ruedas movidas por esas personas o que circulen a velocidad de paso humano”. Sin embargo, mucho antes, el término peatón ya aparecía en nuestra legislación en el Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 23 de julio de 1918, aunque no sin definirlo.

La definición de “peatón” va aparecer concretamente en el Código de la Circulación, aprobado mediante Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros, de 25 de septiembre de 1934, el cual en su artículo tercero establecía que se consideraba “**Peatón o viandante**: Toda persona que transite por las vías a que afecta este Código y no sea conductor de vehículo o de animales, o usuario de vehículo de los definidos en el artículo correspondiente. Se consideran también como peatones, los impedidos o niños que transiten en artefactos especiales manejados ellos o por otra persona, y todos aquellos que utilicen para desplazarse patines, aparatos similares desprovistos de motor, o cualquier otro medio no comprendido taxativamente entre los señalados vehículos y que puedan circular por las expresadas vías.”

En su articulado también se encontraba la palabra “transeúnte” con el mismo significado.

<sup>2900</sup> Como muchos peatones son conductores, no tiene sentido que diga “sin ser conductor” ya que esa frase confunde más que aclara. En el Código de 1934 figuraba “y no sea conductor de vehículo o de animales, o usuario de vehículo...”. Quizás lo más adecuado sería no poner ese dato y decir simplemente: “Persona que transita a pie y no sea conductor de animales...”.

Como se señaló al comentar la definición de conductor, la Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico considera también peatones, las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo y los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando e igualmente considera peatones a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, contradiciendo al TRLTSV, a las personas que se desplazan sobre un animal de monta (abandonando el término “animal de silla” utilizado en la Ley y en el RGCir) y a las personas que guían (en lugar del verbo conducir del RGCir) un animal o animales.

<sup>2901</sup> Debiera haber añadido: “incluidos los que van corriendo” ya que “transitar a pie” se asemeja a velocidad de paso humano. La Ley de Tráfico del Estado de Australia del Sur indica que “caminar” incluye “correr”.

También tendrían la consideración de peatones los que tratan de limpiar las lunas delanteras o venderles pañuelos de papel a los vehículos detenidos en un semáforo, o los malabaristas que se sitúan delante de ellos.

El art. 17.2 RGCir, sobre control del vehículo o de animales, prefiere utilizar la expresión “personas que van a pie” en lugar de emplear el término “peatones”.

<sup>2902</sup> Teniendo en cuenta que el art. 93.2 RGCir, señala que: “En ningún caso podrán las ordenanzas municipales **oponerse**, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento” y el art. 121.5) RGCir establece que: “La circulación de toda clase de vehículos **en ningún caso** deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”, no se comprende como la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, de la DGT (se trata de una propuesta no de una instrucción ejecutiva), que fue modificada parcialmente por la Instrucción 19/V-134, (dado que desde el 01.01.2016 de acuerdo con el Reglamento UE 168/2013, los triciclos a motor son todos ciclomotores y estos últimos junto con los ciclos de motor han pasado a ser vehículos de motor) sobre los vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos, segways, entre otros) puede afirmar que **es imposible asimilarlos a la figura de peatón** aunque la autoridad municipal, no obstante, podrá autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Con lo cual observamos que la propia DGT mediante una Instrucción quita validez a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación.

La Instrucción 19/V-134 fue anulada por la **Instrucción 2019/S-149 TV-108** donde se sigue indicando que los vehículos L1e-A y L1e-B tienen la consideración de ciclo de motor y ciclomotor respectivamente.

Por su parte, el art. 121.4) RGCir indica que quienes utilicen patinetes, que es una de las acepciones de patín en el DLE, aunque calificándolo de juguete, no pueden circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o

---

*partes de éstas que les estén especialmente destinadas, “y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas ...” y, de nuevo, vemos como el RGCir complica la definición de peatón del TRLTSV ya que mientras la Ley utiliza el término “conducir a pie”, el Reglamento se decanta por la utilización de “circular a paso de persona” y, en este último caso, podría entenderse que invita a hacerlo montados o subidos en ellos, aunque no sería el caso por tener más jerarquía normativa la Ley y contemplar la definición de peatón en el Anexo I de la Ley las excepciones existentes.*

<sup>2903</sup> *"Las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios".*

También tienen la consideración<sup>2904</sup> de **peatones**<sup>2905</sup> **quienes empujan o arrastran un coche de niño**<sup>2906</sup> **o** <sup>2907</sup> **de una persona con discapacidad**<sup>2908</sup> **o cualquier otro vehículo sin motor**

<sup>2904</sup> El art. 122 RGCir indica que “deberán circular siempre por su derecha (en todo tipo de vías cuando lo hagan por la calzada o el arcén) los que empujen o arrastren un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, carros de mano o aparatos similares, todo grupo de peatones dirigido por una persona o que forme cortejo y los impedidos (un término muy desfasado, prefiriéndose hoy en día utilizar los términos “personas con movilidad reducida” o “personas con funcionalidad diversa”) que se desplacen en silla de ruedas, todos los cuales habrán de obedecer las señales dirigidas a los conductores de vehículos: las de los agentes y semáforos, siempre; las demás, en cuanto les sean aplicables”.

Con lo cual vemos que el RGCir considera a ciertos peatones como “especiales” ya que se les aplican normas distintas.

Pero no terminan aquí las obligaciones que le afectan a aquél que conduce a pie una motocicleta, pues también debe tener presente y observar también lo que establece el artículo 118.1) del RGCir, según el cual “Los conductores y pasajeros de motocicletas [...] deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados [...] cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas”, a lo que habrá que añadir que le será de aplicación, además, la adopción de la medida provisional de inmovilización del vehículo a que se refiere el artículo 104 del TRLTSV, medida ésta que se mantendrá hasta que desaparezcan las causas que motivaron la misma.

<sup>2905</sup> El Anuario Estadístico de la DGT, (2019) considera implicados en un accidente de tráfico a los peatones, cuando resulten afectados por un accidente de tráfico o su comportamiento haya sido uno de los factores del mismo. Así señala que es peatón:

“Toda persona que, sin ser conductor ni pasajero, se ve implicada en un accidente de circulación.

Se consideran peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo, ciclomotor **o motocicleta**; las personas que se desplazan en silla de ruedas, con o sin motor; las personas que se desplazan sobre patines u otros artefactos parecidos; las personas que se encuentran reparando el vehículo, empujándolo o realizando otra operación fuera del mismo; los conductores o pasajeros que, tras haber abandonado sus vehículos, son arrollados mientras se alejan de los mismos caminando.

**También se consideran peatones**, a los solos efectos de la cumplimentación de los formularios de accidentes, y sin perjuicio de las definiciones establecidas con carácter general en el anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **las personas que se desplazan sobre un animal de monta y las personas que guían un animal o animales”.**

Esta definición, a efectos estadísticos, sólo transforma al conductor en peatón cuando se aleja del vehículo y no, por ejemplo, si se queda, junto al vehículo, cambiando una rueda.

<sup>2906</sup> Hoy en día se ven muchas más sillitas de niños que cochecitos, ya que estos últimos solo se usan con bebés y normalmente también se pueden transformar en sillas. Por ello debía decir “coche o silla de niño”. Debía aclarar que un niño en un vehículo de juguete con motor eléctrico también es considerado un peatón. La Ley de Tránsito de Perú incluye algunos elementos más: “Las reglas de tránsito para peatones, también se aplican para las personas que usan sillas de ruedas para minusválidos, andadores motorizados y carritos de compras, así como a los vehículos de niños, como triciclos y cochecitos”.

<sup>2907</sup> No aclara en ninguna parte lo que es “un coche de una persona con discapacidad”. Está claro que no puede ser un “Vehículo para personas de movilidad reducida”, que figura en la definición 11 del Anexo I del TRLTSV, ya que estos vehículos ni se empujan ni se arrastran y están matriculados como ciclomotores.

Los “coches de personas con discapacidad” que son arrastrados no se ven en nuestras ciudades ya que ocupan mucho espacio, pero, a veces, se encuentran en lugares de peregrinación como, por ejemplo, en santuarios famosos por los milagros de los santos que allí se veneran, donde unas personas arrastran esos coches tirando de una barra metálica con asideras que forma parte del propio vehículo.

Finalmente destacar que el término “coche de una persona con discapacidad” o “coche de discapacitado” es un término totalmente fuera de uso, con el significado que le quiere dar la Ley, y ni siquiera aparece en las numerosas acepciones del término “coche” del Diccionario de la Lengua Española.

<sup>2908</sup> Al no figurar en el TRLTSV la definición de discapacitado, debemos acudir a la normativa existente:

La Convención de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad que fue ratificada por España (BOE núm. 96, de 21.04.2008) establece en su art. 1 que: “Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”. Vemos que no exige que estén provistas de documentación que acredite esa condición, aunque esa documentación sí existe y se puede tramitar por ejemplo a través de la página de la Agencia Tributaria para beneficiarse de las bonificaciones existentes en la declaración de la renta.

---

*El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, dispone en su art. 4 que:*

- 1. “Son personas con discapacidad aquellas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, **previsiblemente permanentes** que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.*
- 2. Además de lo establecido en el apartado anterior, y a todos los efectos, tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento. Se considerará que presentan una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y a los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad”.*

*Con lo que vemos que este RDL diferencia entre la condición de discapacitado, en general, del reconocimiento por parte de las Administración de esa condición.*

*Por ello el TRLTSV al hablar de personas con discapacidad tendría que haber indicado “personas con discapacidad a las que se les haya concedido por resolución administrativa tal condición”, ya que al no hacerlo, una persona mayor con problemas de movilidad que no tenga reconocida su discapacidad o una persona con movilidad reducida, en recuperación, tras un accidente, tendría la consideración de peatón y podría utilizar órtesis tales como sillas de rueda con o sin motor, o scooters eléctricos sin necesidad de tener ningún reconocimiento administrativo.*

*Por otra parte, el sentido común nos dice que si circula una persona mayor en silla de ruedas por una acera nunca debería ser denunciada ni perdería su condición de peatón, aunque, no tuviese la condición legal de discapacitada.*

de pequeñas dimensiones<sup>2909</sup>, los que conducen a pie<sup>2910</sup> un ciclo<sup>2911</sup> o ciclomotor de dos ruedas<sup>2912</sup>, y las personas con discapacidad<sup>2913</sup> que circulan al paso<sup>2914</sup> en una silla de ruedas<sup>2915</sup>, con<sup>2916</sup> o sin motor<sup>2917</sup>.

<sup>2909</sup> Aquí se pueden incluir los "carros de mano" que, aunque no se encuentran definidos ni en la Ley ni en sus Reglamentos están contemplados en la señal R-115 en el RGCir. También debiera aclararse en metros o centímetros las "pequeñas dimensiones".

Un barrendero, es decir, un empleado de la limpieza que va barriendo las aceras, según esta definición, es un peatón que muchas veces va empujando o arrastrando el carrito donde va depositando residuos.

También puede referirse a los VMP, ya que no tienen la consideración de vehículos de motor y en ese caso podrían ir por la acera, pero "empujados o arrastrados", es decir, no podrían circular con el conductor encima de ellos, aunque fuera a paso de persona.

El art. 121.4) RGCir no permite a los VMP circular por las aceras.

El Código belga de la circulación específica que se considera también peatón a quien empuja una carretilla manual y aclara que un motociclista que va empujando un motocicleta sigue teniendo la consideración de conductor.

También aclara que los menores de 10 años pueden utilizar las aceras con sus bicicletas en cualquier circunstancia.

<sup>2910</sup> Debiera evitarse el verbo conducir en la definición de peatón. No se puede decir al principio "sin ser conductor" y luego dar como bueno "los que conducen". Además, no se entiende que en un caso se utilice "empujan o arrastran" y en otro "conducen a pie", ya que tanto un ciclo como un ciclomotor son empujados y no conducidos.

Un grupo de personas que empujan un turismo que se quedó sin batería o atascado en el barro para ser considerados peatones tendrían que acogerse al término "operación similar" del Anuario Estadístico de la DGT.

Además, nos encontramos que las infracciones al artículo 48.2f) del RGCir tienen la consideración de graves lo que supone que si una persona conduce un ciclo a pie a más velocidad del paso humano sería sancionado con 200 €, es decir, se le sanciona igual que a un conductor que no respeta una señal de stop, lo que no tiene mucho sentido.

<sup>2911</sup> Al exigir que el ciclo o ciclomotor tengan dos ruedas, eso implica que no pueden conducirse a pie triciclos o ciclos de cuatro ruedas.

<sup>2912</sup> La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en su **Anexo II punto A, apartado 3c) considera también peatón a quien conduce a pie una motocicleta**. Sin embargo, vemos que el TRLTSV no tiene en cuenta las motocicletas y considera que si se atropella a una persona que empuja a pie por la calzada una motocicleta se está atropellando a un conductor y no a un peatón.

La Orden citada considera también peatones, a efectos estadísticos de accidentes, a los jinetes.

Tengamos en cuenta que un ciclista desmontado es un peatón y no se le exige casco, pero un motorista seguiría siendo un conductor y tendría que llevar el casco colocado y abrochado porque sigue siendo un conductor.

<sup>2913</sup> No pueden usar una silla de ruedas, en las vías donde rige la ley de seguridad vial, las personas que no sean discapacitadas motrices y eso lo pueden comprobar los policías de tráfico solicitándole al usuario de estas sillas el documento que acredite su condición de discapacitado con el baremo correspondiente de movilidad reducida otorgado por una Comunidad Autónoma y si fuese ciudadano de la UE, la tarjeta emitida en su país. Si circulase una persona que no fuese discapacitada en una silla de ruedas o lo hiciese a mayor velocidad del paso humano, no sería considerada peatón y estaría cometiendo una infracción.

Debiera aclararse que una persona discapacitada es también aquella que, sin tener la tarjeta de persona de movilidad reducida, padece una enfermedad o limitación temporal que le permite utilizar una silla de ruedas y que esa necesidad de limitación puede demostrarse con una receta médica, al ser una órtesis o ayuda a la movilidad temporal, o bien con un certificado médico.

<sup>2914</sup> Eso significa que no podrían circular a una velocidad superior al paso humano. Pueden cruzar los pasos de peatones sentados mientras que los ciclistas no pueden hacerlo.

El art. 121.2) RGCir dispone que un "impedido" que transite en silla de ruedas con o sin motor, a velocidad de paso humano, aun cuando haya zona peatonal, siempre que adopte las debidas precauciones, podrá circular por el arcén o, si éste no existe o no es transitable, por la calzada.

<sup>2915</sup> Vemos que en esta definición se diferencia "coche de una persona con discapacidad" de "silla de ruedas" y es peatón quien empuja o arrastra "un coche de una persona con discapacidad" pero no sería peatón quien empuja o arrastra una silla de ruedas con o sin motor, ya que aquí sólo se contempla la posibilidad de que la que circule en silla de ruedas sea la persona con discapacidad. Por ello debía haber indicado que quien empuja o arrastra una silla de ruedas también es peatón.

Se puede producir un hecho muy curioso y es que en una plaza peatonal usada por una colectividad indeterminada de usuarios una persona que conduce una silla de ruedas puede llegar a colisionar con un niño que corre distraído

<sup>2918</sup> (Sillas de ruedas eléctricas conocidas como scooters).

mientras juega con otros y en ese caso sería de aplicación el TRLTSV pero no podríamos hablar de atropello ya que no está prevista esta figura para un accidente entre dos peatones.

<sup>2916</sup> Existen algunos equipamientos médicos diseñados para ser empleados por personas de movilidad reducida (PMR) que son considerados sillas de ruedas con motor y de acuerdo con esta definición, están exentos de contratar el seguro obligatorio, de la obligación de matriculación y de la tarjeta de inspección técnica y podrían circular por la acera a paso de persona. Tampoco se les exige homologación para que sus ocupantes viajen como pasajeros. Al ser una órtesis y no un vehículo no pueden ser inmovilizados por el art. 104.d) TRLTSV.

El 05.08.2013 el periódico digital "Información" de Alicante señalaba que en Benidorm existían en ese momento 500 sillas de ruedas con motor en alquiler (escúteres eléctricos) y que se había puesto de moda utilizarlas por personas que no tenían discapacidades motrices y las conducían, muchas veces, antirreglamentariamente por la vía pública a 10 o 12 km/h. Sólo algunas empresas de alquiler contaban con seguro de responsabilidad civil.

Esa misma publicación informa el 15.05.2016 que a finales de 2013 se aprobó una ordenanza municipal para regular los scooters, pero que se sigue haciendo mal uso de ellos. Es llamativo que en la ordenanza se establece que sólo se pueden alquilar a personas que tengan debidamente acreditado que padecen una discapacidad de movilidad, permanente, o temporal, o bien, que tengan más de 55 años. También alguna cadena hotelera de la localidad prohibió la entrada de esos "artilugios" en sus establecimientos ya que su proliferación abarrotaba las recepciones, había accidentes entre los clientes o llegaban a tirar abajo cristalerías y puertas.

La ordenanza exige que las empresas que se dediquen a su alquiler deben suscribir un seguro de responsabilidad civil y deben darlos de alta en un registro municipal. Cada scooter tiene que contar con un número de inscripción para poder identificar a la empresa arrendataria y a la persona que lo haya alquilado.

En el Anexo I del TRLTSV dice que se considera peatón a una persona con discapacidad que va en una silla de ruedas con motor a paso de persona, pero no considera conductor a una persona sin discapacidad que maneja una silla de ruedas con motor, por lo que ese tipo de conductores ha quedado sin regulación en la Ley y en cualquier caso no tienen la consideración de peatones.

Por ello, es lamentable que el legislador no aclare esto y que mientras tanto algunas autoridades hagan dejadez de funciones con estos auxilios de movilidad (órtesis) permitiendo que puedan ser utilizados por personas sin discapacidad motriz reconocida mediante resolución administrativa.

El RD 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.2, indica que: "Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento **las sillas de ruedas (no aclara que sean con motor o sin motor)**".

No aclara si se trata sólo de órtesis de personas con movilidad reducida o si incluye también sillas que se alquilan, por ejemplo, a turistas en algunos municipios costeros. En el primer caso, al circular como máximo a paso humano apenas pueden causar daños pero en el segundo caso, se trata de ayudas para circular (no son vehículos, ya que siguen siendo órtesis, aunque utilizados para distintos fines de los que fueron concebidos), que pueden causar más lesiones a sus conductores y a terceros que una bicicleta y debieran, al igual que los patinetes eléctricos contar con matrícula y seguro de responsabilidad civil. También se debería fijar una velocidad máxima. En Alemania está establecida en 15 km/h cuando se les permite circular por la calzada.

<sup>2917</sup> El Reglamento General de Vehículos detalla con precisión en que consiste una bicicleta de pedaleo asistido y sin embargo no comenta nada, ya que no se trata de vehículos, de las sillas de ruedas con motor, que son órtesis empleadas por discapacitados y que pueden utilizarse en las aceras si no se supera la velocidad del paso humano.

Precisamente la falta de aceras hizo que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 5 de Málaga declarase nula la multa impuesta por el Ayuntamiento de la localidad malagueña de Benahavís a una mujer por ir en un scooter eléctrico en sentido contrario por una calle, recordando que como cualquier otro peatón podía ir por la calzada (La Opinión de Málaga 29.11.2016). La mujer fue multada en agosto de 2015 por circular en dirección contraria cuando volvía a su casa en un vehículo adaptado porque tiene una discapacidad motriz reconocida del 86 por ciento y, tras recurrir la multa, se le redujo de 500 a 200 euros, pero tampoco aceptó esa rebaja y el asunto terminó en los tribunales.

El tribunal consideró, en este caso, al scooter diseñado para PMRs, como una silla de ruedas lo que lo convierte en una órtesis, es decir, un dispositivo externo aplicado al cuerpo para modificar los aspectos funcionales o estructurales del sistema neuromusculo-esquelético y por ello el legislador permite que pueda llevar un pequeño motor auxiliar para que pueda alcanzar la velocidad de paso humano.

<sup>2918</sup> Un escúter (scooter) de movilidad es **una ayuda a la movilidad** equivalente a una silla de ruedas, pero configurado como una moto. El escúter tiene un asiento, entre tres y cinco ruedas, una zona plana o placas de pie para los pies, el manillar de dirección, suele llevar una cesta delante y tiene dos o tres ruedas directrices. El asiento puede girar para permitir el acceso lateral al scooter. Funcionan con baterías.

**5. Titular de vehículo.** Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente<sup>2919</sup>.

*El cumplimiento de la Directiva Médica Europea 2017/745/ CEE (MDD) es un requisito previo para que los fabricantes de sillas de ruedas y de scooters eléctricos para discapacitados puedan comercializar sus productos en el mercado europeo. En ambos casos son dispositivos y, por lo tanto, sujetos a requisitos esenciales de protección de la salud y la seguridad del usuario, que recordemos tiene la condición de peatón. Deben contar con marcado CE y en el caso de las sillas de ruedas deben cumplir con la Norma UNE-EN 12183:2014, mientras que los escúteres deben respetar la Norma UNE-EN 12184:2014.*

*Por ello, las personas que carezcan de certificado de discapacidad más el baremo de movilidad reducida no podrían utilizar sillas de ruedas y escúteres eléctricos en las vías donde se aplica el TRLTSV. Al verse obligados a circular por las aceras, no podrían superar la velocidad máxima del fabricante, es decir, 6,4 km/h.*

*Sin embargo, las sillas de ruedas eléctricas y, en particular, los escúteres muchas veces no son admitidos en los vehículos de transporte, aun siendo compatibles la mayoría de ellos con los espacios y el resto de características de accesibilidad disponibles en los mismos, pero muchas veces eso se debe a la ignorancia de los gerentes de esas empresas o por falta de información de los empleados.*

*Las empresas de transporte colectivo requieren a los usuarios de sillas de ruedas y escúteres para personas de movilidad reducida que les comuniquen con antelación sus necesidades. De todas formas, la ley establece que una vez adquirido el billete (en taquilla o por internet) no se les puede negar el acceso autobús o autocar.*

*Véase el RD 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.*

*Su Disposición Adicional Quinta equipara sillas de ruedas y escúteres para PMR (son sillas de ruedas motorizadas para personas con movilidad reducida) en su acceso autorizado a los medios de transporte.*

*Las Estaciones de Autobuses, a partir de determinado número de pasajeros, deben asistir a pasajeros PMR y los conductores durante el estudio de los temas del CAP tienen que formarse para asistir a este tipo de pasajeros.*

*El Reglamento (UE) n ° 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011 , sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, señala en su art. 9 que: "Los transportistas, las agencias de viajes y los operadores turísticos no podrán negarse a aceptar una reserva de una persona, a emitir o a proporcionarle de otro modo un billete, o a embarcarla, por su discapacidad o movilidad reducida y que las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad o con movilidad reducida sin coste adicional alguno". Este Reglamento proporciona información muy detallada sobre los derechos de las personas discapacitadas o con movilidad reducida.*

<sup>2919</sup> *Se refiere al Registro de Vehículos. El art. 82.f) TRLTSV establece que el titular es responsable de las infracciones relativas a la documentación del vehículo, a los reconocimientos periódicos y a su estado de conservación, cuando las deficiencias afecten a las condiciones de seguridad del vehículo.*

*El artículo 2 RGV, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, regula el Registro de Vehículos, y en su apartado 1, párrafo tercero, señala lo siguiente: "El Registro de Vehículos tendrá carácter puramente administrativo, será público para los interesados y terceros que tengan interés legítimo y directo, mediante simples notas informativas o certificaciones, y los datos que figuren en él no prejuzgarán las cuestiones de propiedad, cumplimientos de contratos y, en general, cuantas de naturaleza civil o mercantil puedan suscitarse respecto a los vehículos."*

*Por otra parte, en el artículo 28 del citado Reglamento, relativo a matriculación de los vehículos, en su apartado 1 se establece que "la matriculación y expedición del permiso de circulación de los automóviles (...) se solicitará por el propietario, el arrendatario con opción de compra o el arrendatario a largo plazo..." y en el Anexo XIII del mismo Reglamento, referente igualmente a matriculación, se señala que: "12º Cuando se pretenda la anotación en el Registro de Vehículos de la cláusula de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, se aportará contrato de arrendamiento o documento análogo, en el que conste el consentimiento del arrendador y del arrendatario para que el vehículo figure inscrito a nombre de éste, con firmas reconocidas de ambos o intervenido por Corredor de Comercio, así como justificación de que el arrendador es el propietario del vehículo."*

*De igual forma, en el artículo 32 del mismo Reglamento, relativo a la transmisión de vehículos entre personas que no se dedican a la compraventa de vehículos se dispone, en su apartado 7, que "cuando figure en el Registro de Vehículos una anotación de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, tan sólo se practicará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos cuando conste el consentimiento del arrendador".*

*Así el RGCir permite que, en los casos de arrendamiento con opción de compra, puede aparecer inscrito como titular del vehículo en el Registro de Vehículos el arrendatario y que, asimismo, es posible transmitir dicha titularidad registral sobre el vehículo a un nuevo arrendatario, con el consentimiento del arrendador.*

**6. Vehículo:** Aparato<sup>2920</sup> apto para circular por las vías<sup>2921</sup> o terrenos a que se refiere el artículo 2 (del TRLTSV).

---

<sup>2920</sup> Esta definición se inspira en el Reglamento de Circulación Urbana e Interurbana de 1928: "artefacto o aparato que circule por las vías públicas" y en el Reglamento de 1934: "todo aparato o artefacto capaz de circular ..." El término "artefacto" desapareció del Texto Articulado de la Ley de Seguridad Vial en la modificación que se publicó en el BOE el 26.01.1999. Aunque el término "aparato" suena a antiguo y poco técnico parece estar pensado para incluir no sólo vehículos de motor, sino también a los remolques, a los tranvías, a los ciclos, a los VMP, a los carros de mano y a los vehículos de tracción animal. Lo que no incluye es a un caballo de silla, monta o montura ya que al no ser un "aparato" no puede ser considerado un vehículo. Sin embargo, el DLE considera a un animal de montura como similar a un vehículo al definirlo como: "Medio de transporte de personas o cosas". El Código de Circulación italiano también prefiere utilizar la expresión "medio de transporte" para de esta forma incluir a los animales de montura.

La Orden INT/2223/2014 que regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico en su **Anexo II punto A, apartado 3c)** considera que unos patines (no patinetes) son un artefacto y el DLE indica que son un "aparato".

En cualquier caso, esta definición debía haber aclarado que los juguetes no tienen la consideración de vehículos. Así, quedaría claro que tanto un patinete como una bicicleta de juguete no tienen la consideración de vehículos.

<sup>2921</sup> Dado que una acera forma parte de la vía, debía haber indicado "por la calzada" salvo aquellos autorizados a ir por la acera.

**7. Ciclo<sup>2922</sup>. Vehículo<sup>2923</sup> de, al menos, dos ruedas<sup>2924</sup> y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular<sup>2925</sup> de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales<sup>2926</sup>.**

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido<sup>2927</sup>.

---

<sup>2922</sup> Nota: En este comentario se ha sustituido "LSV" por "TRLTSV", que se ha añadido además donde podía prestarse a confusión con el Reglamento General de Circulación.

La Instrucción de la Fiscalía de Seguridad Vial de 13.12.2018 dirigida a los policías locales recuerda que "los ciclistas están obligados a observar los deberes de cautela del art 10. 1 TRLTSV que recoge la obligación de no entorpecer indebidamente la circulación ni causar peligro, perjuicios o molestias a los demás usuarios de la vía, 10.2 TRLTSV de usar su vehículo con la necesaria diligencia, atención y precaución, estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo (art. 13.1) y prestando atención permanente a la conducción (art. 13.2), teniendo prohibido conducir superando las tasas administrativas de alcoholemia y/o con presencia de drogas (art. 14). Están sujetos a las demás normas de circulación del Título II que se refiere a la "Circulación de vehículos" en general y por tanto a los definidos en el Anexo I, punto.6 del TRLTSV, en cuanto a lugar de la vía, velocidad, preferencia de paso, incorporación a la circulación, cambios de dirección, sentido y marcha atrás, adelantamiento, parada y estacionamiento, cruces de pasos a nivel y puentes levadizos, utilización de alumbrado, advertencias a los conductores y obligaciones en caso de accidente o avería, arts. 47 (utilización del casco) y 51 (obligaciones en caso de accidente o avería) del TRLTSV, así como los concordantes del RGCirc. Solo se exceptúan aquellas contadas previsiones expresas y singulares para automóviles o vehículos de motor. Asimismo, a los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 TRLTSV que se refieren al "usuario de las vías".

También señala: "Los peatones son desde luego ante los ciclistas colectivos vulnerables como lo refleja la regulación estatal y la municipal sobre la convivencia en ciclocalles, zonas 30, calles residenciales (art. 159 RGCir. Señal S-28) y demás lugares de concurrencia y se desprende sin dificultad de los arts. 10.1 y 2 de la LSV citados. De ahí que ante su mera visualización o presencia deban tener el reflejo solidario de prestar una específica atención a la conducción y moderar la velocidad. De otra parte, la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad como los niños, personas de la tercera edad, personas discapacitadas y con movilidad reducida que circulan en sillas de ruedas. A ello se refieren los informes remitidos por las Policías Locales. No es infrecuente el comportamiento de ciclistas que circulan por la acera, para llegar al paso de peatones en que sin bajarse y sin habilitación normativa cruzan el semáforo en rojo y de ahí a la circulación por la calzada y vuelta a empezar. En estos casos el conductor de la bicicleta incumple el deber de precaución del art 13.1 TRLTSV que le es aplicable, que surge, además, de la legislación nacional, comunitaria e internacional protectora de estos colectivos. Con tales comportamientos los ciclistas infractores afectan al bien jurídico antes referido del bienestar urbano en cuanto que crean inseguridad e intranquilidad en el peatón, sobre todo en el más vulnerable con olvido de su derecho a circular en exclusiva y sin peligros por los paseos, calles y zonas que el legislador ha acotado para él. Los Agentes de Policía han de ejercer en estos supuestos con rigor sus facultades de supervisión aludidas. En casos de riesgo cabe la retirada y depósito del vehículo en los términos del art 105.1 a) y h) TRLTSV".

<sup>2923</sup> Aunque defina a ciclo como vehículo (e indirectamente a bicicleta, al considerarla un ciclo), en el articulado diferencia a los vehículos en general, de los ciclos y bicicletas (véase art. 12.1 de esta Ley).

Ciclo también son los "Bierbikes" o "Party bikes", una bicicleta multi-tándem para hasta 18 personas con grifo de cerveza incorporado. Es una manera original de recorrer algunas ciudades. En Madrid, circulan algunas. En algunas ciudades europeas hay un debate sobre su prohibición por el ruido que ocasionan sus ocupantes. El 03.11.2017, la publicación "thedenverherald.com" informa que un juez prohibió su circulación en el centro de Amsterdam.

<sup>2924</sup> Vemos que están excluidos los monociclos. Los monociclos a pedales no pueden circular por ninguna vía pública al no ser un vehículo autorizado a hacerlo. En el caso de los eléctricos, se trataría de vehículos de movilidad personal si cumplen con el apartado 4 de la Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT, que exige un límite de potencia en su motor eléctrico, una velocidad mínima y máxima y que estén autoequilibrados.

<sup>2925</sup> Esa fuerza muscular en las bicicletas de paseo equivale a una potencia de entre 100 y 200 W.

<sup>2926</sup> El RGV añade "o manivelas". El texto articulado de 1990 también añadía "manivelas".

<sup>2927</sup> Sus características se encuentran en las definiciones que figuran en el Anexo II. A) del Reglamento General de Vehículos. El RD 970/2020 que modificó el RGV pasó a denominar a estos ciclos como "Bicicleta de pedales con pedaleo asistido" y redactó de nuevo su definición: "bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.»

## 8. Bicicleta<sup>2928</sup>. Ciclo de dos ruedas<sup>2929</sup>.

Sería interesante que indicase que cuando el motor de la bicicleta no se detenga al dejar de pedalear o la velocidad supere los 25 km/h, pasaría a tener la consideración de ciclomotor y el conductor sería denunciado por conducir un ciclomotor sin el permiso AM correspondiente (en caso de que careciera de él). Además, el vehículo sería inmovilizado hasta que desapareciese el motivo, es decir, la manipulación del motor.

Por su parte el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas lo define como: "Ciclo, equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar".

El Reglamento de la UE 168/2013 (en vigor desde el 01.01.2016), señala en su art. 2.2) que las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, conocidas como EPAC (Electronically Power Assisted Cycles) por sus siglas en inglés, no están incluidas dentro de la clasificación de vehículos de la categoría L, por lo tanto, no necesitan homologación ni matriculación.

El Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, dispuso que el art. 22 tuviese la siguiente redacción:

«3. Los ciclos y **las bicicletas de pedales con pedaleo asistido quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa** a la que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 1 (dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento.»

En algunos países diferencian aún más una bicicleta normal de una de pedaleo asistido. Así en Suiza para conducir está última hay que tener, al menos 14 años y hasta los 16 años sus conductores tienen que tener un permiso de ciclomotor. A partir de esta última edad ya no se necesita ningún permiso.

Sería muy interesante que el TRLTSV indicase que el motor debe ser eléctrico. En el Código de la Circulación de Quebec, indica esa exigencia.

<sup>2928</sup> Ni el TRLTSV ni sus reglamentos informan sobre cuando una bicicleta infantil deja de ser un juguete. El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, (BOE núm. 209, de 31 de agosto) sobre la seguridad de los juguetes, en su Anexo I contiene una lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos de ese Real Decreto y en su punto 4 considera que una bicicleta deja de ser juguete cuando cuenta con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con éste colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

Ese mismo Real Decreto, en su art. 1 señala que: "Este real decreto establece las normas de seguridad de los **juguetes**, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, **para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años**, así como la libre circulación de los mismos".

Por ello una bicicleta infantil además de sus características de construcción tendría que ser conducida por un menor de hasta 14 años para ser considerada un juguete.

<sup>2929</sup> No se entiende porque los artículos 12.4 RGCir que se ocupa entre otras cuestiones de la normativa de ciclos y el 88.1 de ese mismo reglamento, sobre vehículos inmovilizados, tratan al ciclo y a la bicicleta como si fueran dos clases de vehículos diferentes, y hubiera bastando con poner simplemente "ciclos".

Ahora se está produciendo la incongruencia de que mientras que los monociclos a pedal están fuera de la ley de tráfico (al exigírseles al menos dos ruedas) y por lo tanto no pueden circular por la vía pública por ningún espacio de uso común, si pueden hacerlos los monociclos eléctricos que estén dentro de los parámetros de los VMP, es decir, si cumplen con la Instrucción 2019/S-149 TV-108, en su Apdo.4, cuando dispongan de un motor limitado en su potencia y velocidades mínima y máxima y además estén autoequilibrados.

La LTSV, a lo largo de su vigencia, mostró mucho interés en proteger a los ciclistas e incluso una de sus reformas, la operada mediante la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, fue destinada a la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo. Estas medidas de protección y fomento de la práctica del ciclismo debieran ir acompañadas de otras medidas de protección del uso de la bicicleta. En la página web [blog.priceconomics.com](http://blog.priceconomics.com), se hace un estudio de los beneficios/problemas que causa el robo o el hurto de bicicletas y llega a la conclusión de que, aunque el beneficio económico no sea muy alto, lo cierto es que el riesgo de ser pillado es tan bajo -y el castigo tan leve- que para los ladrones les merece la pena "invertir" en este sector. Además, es fácil y rápido venderla y así deshacerse de ella.

"La Vanguardia" publicó el 15.08.2018 datos del Ministerio del Interior donde aparece que, en Barcelona, en 2017 se produjeron más de 5.500 sustracciones. En el caso de Madrid, la cifra es menor, pero también significativa: 2.117 bicicletas fueron hurtadas o robadas ese año.

El Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, dispone en su art. 3:

4. "Cada ciclo llevará fijada de forma visible una placa de características, legible e indeleble, con las indicaciones siguientes:

## 8.bis.<sup>2930</sup> Ciclo de motor (powered cycles) y ciclomotores tipo speed bikes.

a) la razón social y la dirección completa del fabricante y, en su caso, de su representante autorizado, y  
b) el número de serie.

5. Asimismo, el modelo de cada ciclo estará identificado de forma legible y permanente".

En algunos estados y poblaciones están en marcha medidas para combatir el hurto y el robo, tal como se puede ver en Alemania, en Renania del Norte - Westfalia: [https://www.polizei.nrw.de/rhein-erft-kreis/artikel\\_\\_6783.html](https://www.polizei.nrw.de/rhein-erft-kreis/artikel__6783.html). El programa se llama: "kein Fahrrad ohne Nummernschild" (ninguna bicicleta sin número de matrícula). En otras ciudades se fomentan campañas para que grabar un código en el tubo de la bicicleta.

En Berlín, el semanario "Berliner Woche" en su edición de 8 de octubre de 2018, comenta que se está debatiendo la necesidad de exigir una matrícula a las bicicletas y un seguro de responsabilidad civil. Se ven ventajas como, por ejemplo, evitar que un ciclista culpable de un accidente abandone impune el lugar, pero también se considera el inconveniente que supone instalar una matrícula legible y la burocracia que conlleva el proceso de matriculación. Sin embargo, en Suiza se suprimió la veloviñeta en 2011 porque suponía un gran gasto administrativo. Se sustituyó por un seguro de responsabilidad civil incluido en el seguro personal. Aun así, se calcula que el 10% de los conductores de bicicletas carecen de seguro.

Se calcula que unas 311 bicicletas son robadas al día en los Países Bajos, con ciudades como Groningen contabilizando unos 17 robos de bicicletas por cada 1.000 habitantes. Sólo en 2014 la policía neerlandesa sumó más de 110.000 denuncias por robo de bicicletas. El problema aún puede ser mayor: gran parte de los robos no se denuncian porque la policía no puede investigarlos todos. Además, muchas de ellas son arrojadas a los canales, que deben ser dragados regularmente para retirar estos vehículos.

Por ello una marca holandesa "Vanmoof" dota a sus bicicletas de un sistema de bloqueo sin llave (se abre sólo en presencia del propietario) y otro de rastreo de la ubicación mediante GSM, a través de una app móvil, con el fin de dificultar mucho los robos.

En España se ha creado recientemente el registro de bicicletas "Biciregistro.es" válido en todo el territorio nacional. Es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos y busca minimizar la posibilidad de robo y facilitar la recuperación de las bicicletas.

Además del seguro de hogar, algunos seguros del automóvil suelen incluir, en España, también la Responsabilidad Civil por el uso de bicicletas.

También existe un pasaporte para bicicletas. Se trata de una aplicación para smartphones que contiene una imagen de la bici, el número de marco, codificación y dirección, que ayudan a identificar inequívocamente la bicicleta robada, a condenar al ladrón y a localizar al propietario.

Si se contrata un seguro antirrobo conviene comprobar que cubre su sustracción en áreas públicas y no sólo en áreas cerradas como garajes.

También se puede decir que las bicicletas que ponen los ayuntamientos a disposición de sus ciudadanos cuentan con un sucedáneo de matrícula ya que todas cuentan con un conjunto de caracteres que permiten su identificación.

También la falta de matrícula en las bicicletas puede suponer un inconveniente para los conductores de otros vehículos, así sí se produce un incidente entre una bicicleta y un turismo, el conductor de la bicicleta puede tomar la matrícula del turismo y denunciarlo, mientras que el conductor de este último vehículo puede sentirse impotente al no poder hacerlo.

Sería también importante exigir que las bicicletas dispongan de una luz de freno y de intermitentes.

En Suiza el art. 19 de la Ley Federal de Circulación Vial no hace distinciones entre ciclistas y otros conductores y dispone: 1) No pueden conducir un ciclo las personas que sufran una enfermedad física o mental o una forma de dependencia que les haga ineptos para conducir con toda seguridad un vehículo de este tipo. Las autoridades les pueden prohibir la conducción. 2) Del mismo modo, el cantón en el que esté domiciliado puede prohibir conducir un ciclo a cualquier persona que haya puesto gravemente en peligro la circulación o que lo haya hecho varias veces, o que haya circulado estando bebido. La prohibición será, al menos, de un mes. 3) Si existen dudas sobre las aptitudes de los ciclistas, éstos pueden ser sometidos a un examen.

<sup>2930</sup> He decidido colocar este apartado aquí y no en "otras definiciones que no figuran en el Anexo I" del Tomo I, ya que, desde la entrada en vigor, en enero de 2016, del Reglamento UE 168/2013, tienen validez legal.

Este Reglamento dispone que los ciclos clasificados como vehículos L1e-A son considerados "ciclos de motor" (powered cycles) y tienen las siguientes características:

1. Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.
2. La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo  $\leq 25$  km/h.
3. Potencia nominal o neta continua máxima  $\leq 1\ 000$  W.

---

Y añade el Anexo I del Reglamento que los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan estos tres criterios específicos de subclasificación adicionales se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

Estos ciclos, a diferencia de las EPAC, y por tanto, para autorizar su circulación, deberán estar homologados y matriculados, así como cumplir con el resto de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, relativas al seguro obligatorio, cumplimiento de la frecuencia de inspección técnica, utilización del casco, titularidad del permiso de conducción, etc.

La única diferencia entre una bicicleta de pedaleo asistido y un ciclo de motor es la potencia que en el primer caso es como máximo de 250 W y en el segundo de hasta 1000 W y aunque no pueden superar la velocidad de 25 km/h, está claro que la mayor potencia del ciclo de motor le permite alcanzar antes la velocidad máxima, mantenerse en ella y subir mejor las pendientes.

Este es caso también de las "Speed Bikes", que aunque mantienen la apariencia de bicicletas están incluidas en la categoría Le1-B, como ciclomotores.

La definición la encontramos en el Anexo II.A) RGV: «Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.». La nueva redacción del art. 28.1) RGV exige la matriculación de este tipo de vehículos.

El Reglamento, en su art. 4, dedicado a las categorías de los vehículos, deja claro que los vehículos de categoría L1e **son vehículos de motor** de dos ruedas ligeros y que se dividen en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L1e-A (ciclo de motor),
- ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas);

Asimismo, el artículo 3. Definiciones del Reglamento 168/2013, dispone:68) "**vehículo de motor** de dos ruedas" ("PTW" en sus siglas en inglés): **vehículo de motor** de dos ruedas, incluidos **los ciclos de motor** dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas.

**9. Ciclomotor**<sup>2931</sup>: Tienen la condición de ciclomotores<sup>2932</sup> los vehículos que se definen a continuación:

**a) Vehículo de dos ruedas**, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

---

<sup>2931</sup> **No se ha aprovechado la reforma del Reglamento General de Vehículos mediante el Real Decreto 970/2020 para indicar que los ciclomotores y los ciclos de motor tienen ahora la consideración de vehículos de motor.**

La CE en su art. 96.1) señala que "Los tratados internacionales válidamente celebrados, una vez publicados oficialmente en España, formarán parte del ordenamiento interno". Los Reglamentos Europeos son actos legislativos vinculantes. Deben aplicarse en su integridad en toda la UE desde la fecha establecida en el propio Reglamento. El Reglamento UE 168/2013, art. 82. 2, aplicable a partir del 1 de enero de 2016 indica en su art. 3 dedicado a las definiciones, en su apartado 68, que un "vehículo de motor de dos ruedas" ("PTW" en sus siglas en inglés) es un "vehículo de motor de dos ruedas, incluidos los ciclos de motor dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas".

Por su parte el art. 4 del mismo Reglamento, dedicado a las categorías de los vehículos, establece:

"1. Los vehículos de categoría L **incluyen a los vehículos de motor** de dos, tres y cuatro ruedas clasificados con arreglo al presente artículo y al anexo I, así como a los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas de dos o tres ruedas, las motocicletas con sidecar, los cuatriciclos ligeros o pesados para carretera, y los cuatrimóviles ligeros y pesados.

2. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías y subcategorías de vehículos, descritas en el anexo I: a) vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes: I) vehículo L1e-A (ciclo de motor), II) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas)". **Por lo tanto, desde el 1 de enero de 2016, tanto los ciclos de motor, como los ciclomotores son vehículos de motor.**

Es sorprendente que en la Reforma del Reglamento General de Conductores mediante el Real Decreto 971/2020, de 10 de noviembre, no se indique que tipo de permiso es necesario para conducir un ciclo de motor.

Además, ahora pasarían a ser considerados automóviles, de acuerdo con la definición nº 13 de automóvil, del Anexo I del TRLTSV, aunque no podrían circular por autopistas o autovías al no alcanzar por construcción la velocidad mínima.

Con lo cual la Ley y sus reglamentos han quedado desfasados a pesar de que estos últimos han sido reformados en noviembre de 2020.

"La ignorancia no exime del cumplimiento de la ley (ignorantia juris non excusat o ignorantia legis neminem excusat) es un principio de Derecho que indica que **el desconocimiento o ignorancia de la ley no sirve de excusa para su cumplimiento**, porque rige la necesaria presunción de que, si una ley ha sido promulgada, debe ser por todos conocida. ¿Pero que pasa cuando las leyes y reglamentos no respetan lo dispuesto por otra ley de rango superior? Estaríamos hablando de unas normas "contra legem" y es pedir demasiado al ciudadano que se convierta en jurista para poder respetarlas.

Quedarían como vehículos al margen del Reglamento (UE) 168/2013, los Vehículos de Movilidad Personal al (VMP) los Vehículos Autoequilibrados de 1 o dos ruedas (Art. 2.i Reglamento (UE) 168/2013) en los que estarían incluidos los Hoverboard, los Segways y los Monociclos, y por otro lado los Patinetes eléctricos sin asiento (Art. 2.j). **El resto de los vehículos, aunque tengan apariencia de VMP, pasarían a considerarse ciclos de motor (L1e-A) o ciclomotores (L1e-B)**, de acuerdo con el Anexo I del Reglamento (UE) 168/2013.

Ese es el criterio que mantiene la Instrucción 2019/S-149 TV-108, de la DGT, de fecha 03.12.2019, en la que se recuerda que estos dos tipos de vehículos (L1e-A y L1e-B), al tener la consideración de ciclomotores, para poder circular, deben estar homologados, matriculados, tener asegurada su responsabilidad civil, someterse a la inspección técnica cuando corresponda, utilizar casco, ser manejados por quien cuente con el correspondiente permiso de conducción, etc.

<sup>2932</sup> La deficiente técnica legislativa también se puede observar en el Reglamento General de Conductores. El art. 4.2 RGCond indica que los ciclomotores se pueden conducir con el permiso B, pero se olvida de incluir a los ciclos de motor. Y el RGV deja claro en el Anexo II.A) que son vehículos distintos.

**b) Vehículo de tres ruedas**<sup>2933</sup>, con una velocidad máxima por construcción no superior<sup>2934</sup> a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

**c) Vehículos de cuatro ruedas**<sup>2935</sup>, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

<sup>2936</sup> [Cuatriciclo (ha sido suprimido)].

<sup>2937</sup> (Cuatriciclo ligero).

<sup>2938</sup> (Cuatriciclo pesado).

**10. Tranvía.** Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía<sup>2939</sup>.

---

<sup>2933</sup> Este término sólo produce confusión. Debiera denominarse simplemente "ciclomotor de tres ruedas". La propia DGT en su "Revista de Tráfico y Seguridad Vial", en un cuadro de velocidades que publica el 06 de febrero de 2018 al referirse a los ciclomotores, habla de ciclomotores de dos y tres ruedas y cuatriciclos ligeros.

La definición de "vehículo de tres ruedas" la encontramos en el Anexo II.B del RGV: Automóvil de tres ruedas simétricas, provisto de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

<sup>2934</sup> Es algo rebuscado poner el término "no superior a" en lugar de decir simplemente "de". Va contra el principio de economía de la lengua que dice que los idiomas tratan de abreviar, acortar o simplificar la forma de transmitir una misma información.

<sup>2935</sup> Son conocidos también con el nombre de microcars o microcoches y en el RGV como cuatriciclos ligeros y este último término es el que debiera figurar aquí también.

<sup>2936</sup> El RD 970/2020 eliminó del Anexo A del RGV la definición de "cuatriciclo". e incorporó los conceptos de «cuatriciclo ligero», «cuatriciclo pesado», «ciclo de motor» y «vehículo de movilidad personal».

<sup>2937</sup> El RD 970/2020 incorporó al Anexo A del RGV su definición: «Cuatriciclo ligero: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e.»

<sup>2938</sup> Idem. «Cuatriciclo pesado: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L7e.»

<sup>2939</sup> La Ley 4/2006, de 31 de marzo, Ferroviaria de Cataluña, lo define como: "el ferrocarril afecto al servicio público de transporte de viajeros que circula principalmente por superficie y por la vía pública con carriles fijos encajados en una plataforma de vía que puede ser segregada o no segregada".

El TRLTSV en su definición nº 12 del Anexo I lo excluye de la condición de vehículo de motor.

El Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su art. 2.1.a) excluye de su ámbito de aplicación a los tranvías.

Para la titulación de conductor de tranvías debe consultarse la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Al no ser considerado un vehículo de motor, su conductor tiene claras ventajas frente a otros conductores:

a) No puede ser investigado penalmente por la presencia de alcohol o drogas en su organismo dado que sólo los conductores de vehículos de motor infringen (al dar positivo) el art.379.2 del CP (más el 382 CP si hay lesionados o muertos) lo que no deja de ser una incongruencia, dado que la masa de un tranvía va a ocasionar unos daños y lesiones muy superiores, y esa responsabilidad del ferroviario debería estar reflejada en caso de infracción.

**11. Vehículo para personas de movilidad reducida**<sup>2940</sup>. Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física<sup>2941</sup>. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.

**12. Vehículo de motor.**<sup>2942</sup> Vehículo provisto de motor para su propulsión<sup>2943</sup>. **Se excluyen**<sup>2944</sup> **de esta definición los ciclomotores**<sup>2945</sup>, **los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.**

<sup>2946</sup> (Vehículo de movilidad personal).

---

b) Y en caso de que el ferroviario (que recordemos **no se considera conductor de vehículo de motor**) huyera tampoco tendría la severidad punitiva equiparable al conductor de un vehículo de motor, véase el art.382.bis CP. Pero si se niega a pruebas de detección de alcohol o drogas en su organismo tras una infracción o siniestro vial, dado que la negativa en esas circunstancias incluye a todo tipo de conductores, esa conducta sí que constituiría una infracción penal del art.383 CP.

<sup>2940</sup> El Anexo II.C) del RGV lo define como: "Vehículo construido o modificado para la conducción por una persona **con algún defecto** o incapacidad físicos", que es una definición muy inapropiada.

<sup>2941</sup> Debía indicar que quedan excluidas las sillas de ruedas con motor o bien definir las en otro apartado. Debía haber puesto "alguna disfunción o incapacidad física reconocida mediante resolución administrativa".

<sup>2942</sup> Sorprende la pobreza de esta definición en un término que aparece 5 veces en la ley como "vehículo de motor" (8 en el RGCir) y 1 vez como "vehículo a motor" (en el RGCir). El Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (vigente desde el 01.01.2016) **convirtió a los ciclos de motor y a los ciclomotores en vehículos de motor** y de acuerdo con la definición de automóvil también pasaron a tener esa consideración. Sin embargo, no se aprovechó la reforma del RGV mediante el RD 970/2020 para incluir a los ciclos de motor y a los ciclomotores dentro de los vehículos de motor.

Los art. 33, 39, 40, 47, 70, 96, 105, 142, 152, 244 del Código Penal se ajustan al TRLTSV y sigue diferenciando a los vehículos de motor de los ciclomotores y también lo siguen haciendo los artículos que se ocupan de los delitos contra la seguridad vial: 379 al 385ter (excepto el 385).

<sup>2943</sup> En la legislación de muchos países como por ejemplo en Alemania se recalca que son vehículos propulsados por una fuerza mecánica y que no están incluidos aquellos que circulan por raíles con lo cual además de los tranvías excluyen a los trenes.

<sup>2944</sup> Sorprende que vayan pasando los años y todavía se pueda decir de un vehículo de motor que no tiene consideración de "vehículo de motor". Sería mucho más práctico y comprensible que se dividieran los vehículos de motor en dos categorías: vehículos de motor ligero ( $\leq 50 \text{ cm}^3 / 4 \text{ kW}$ ) y vehículos de motor ( $> 50 \text{ cm}^3 / 4 \text{ kW}$ ). Los tranvías podrían tener una regulación específica en relación con su motor.

<sup>2945</sup> El RD 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1.1, indica que: "Tienen la consideración de vehículos a motor, **a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor** y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, **incluidos los ciclomotores ...**". También debía haberse modificado para incluir a los ciclos de motor.

<sup>2946</sup> La definición figura en el Anexo II.A) del RGV: «Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

El RGCir modificado por el RD 970/2020 señala ahora en su art. 38.4) que está prohibida su circulación en travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurran dentro de poblado, así como en los túneles urbanos.

**13. Automóvil:** Vehículo de motor<sup>2947</sup> que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales<sup>2948</sup>.

**14. Motocicleta<sup>2949</sup>:** Tienen la condición de motocicletas los automóviles que se definen a continuación:

**a) Motocicletas de dos ruedas** Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna<sup>2950</sup>, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

**b) Motocicletas con sidecar<sup>2951</sup>:** Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistas de un motor de cilindrada superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

---

<sup>2947</sup> Tras la entrada en vigor del Reglamento (UE) 168/2013, los ciclomotores y los ciclos de motor han pasado a tener la consideración de automóviles, ya que son vehículos de motor y sirven para el transporte de personas e incluso de cosas.

<sup>2948</sup> El motivo por el que no se consideran automóviles a los vehículos especiales es que en estos últimos sólo una pequeña parte de la potencia del motor se puede utilizar en el autodesplazamiento, a diferencia del automóvil en el que siempre existe una relación directa entre la potencia de su motor y la velocidad a la que puede circular. En algunos países exigen una velocidad mínima por construcción para ser considerado un automóvil.

<sup>2949</sup> El Real Decreto 1598/2004, de 2 de julio, que modificó el RGCond, permitió conducir una moto de hasta 125 cm<sup>3</sup> con el permiso B, siempre que éste tuviese una antigüedad superior a tres años en ese permiso: "Con el propósito de mejorar la fluidez de la circulación, reduciendo el número de automóviles de turismo que circulan ocupados solamente por una persona, y de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 126/2006 (sobre el permiso de conducción), se permite que los titulares de un permiso de conducción de la clase B en vigor, con una antigüedad superior a tres años, puedan conducir dentro del territorio nacional las motocicletas cuya conducción autoriza el permiso de la clase A1".

La Directiva señala en su punto 5.3b): "el permiso válido para la categoría B podrá ser también válido para la conducción de motocicletas ligeras".

Eso favoreció mucho la venta de este tipo de motocicletas, pero disparó la accidentalidad de las mismas y obligó a la DGT a diseñar un plan estratégico específico para disminuir la mortalidad en este tipo de vehículos y a introducir preguntas del permiso de motocicletas en el examen del permiso B. Antes de manejar una moto A1, el conductor debiera hacer, al menos, un examen teórico específico de este tipo de vehículo con lo cual, además, se eliminarían estas preguntas a quienes no piensan conducir las nunca.

El poseedor de un permiso B pasó a poder conducir, al cabo de 3 años de posesión del permiso, este tipo de motocicletas sin realizar ningún trámite adicional: ni exámenes complementarios, ni pagar tasas, ni impuestos, ni siquiera pasar por la Jefatura Provincial de Tráfico para actualizar el permiso.

El XXI Fórum de Barcelona de Seguridad Vial dio a conocer que, en Barcelona (donde son muy populares las motos), en 2014, habían fallecido 15 personas por accidentes de moto, de los que un 45% eran conductores que habían obtenido el permiso a través del permiso B.

Una motocicleta con 3 ruedas equivale a una de dos ruedas cuando las dos ruedas delanteras son consideradas como una sola "rueda gemela" por estar montadas sobre un mismo eje y la distancia entre los centros de las superficies de contacto de las ruedas con el suelo -se denomina ancho de vía- no excede de 460 mm. De esta manera el vehículo es homologado como motocicleta y si no supera los 125 c.c. y los 11 kW puede ser conducido con un permiso B (con 3 años de antigüedad en ese permiso) o A1. Al ser consideradas asimilables a motocicletas los límites de velocidad son los mismos.

<sup>2950</sup> Es sinónimo de motor a explosión. La combustión se produce dentro de la propia máquina, a diferencia de, por ejemplo, la máquina de vapor.

<sup>2951</sup> Ni la Ley de Tráfico ni el Reglamento General de Vehículos indican en qué lado de la motocicleta debe estar instalado, tampoco señalan el número de asientos que puede tener y no indican si sólo se pueden transportar personas o si también pueden transportar personas y carga o sólo carga. La única información la encontramos en el Art. 12.2 del RGCir que dice: "y, en su caso del ocupante del sidecar de éstas" que clarifica que sólo puede ir un pasajero y vuelve a ser citado en el Art. 118.1 del mismo reglamento cuando habla de pasajeros de motocicletas con sidecar.

Sin embargo, el Reglamento (UE) 168/2013, en vigor desde el 01.01.2016, indica en su Anexo I que en los vehículos de categoría L4e) (motocicletas con sidecar), en esos vehículos puede haber un máximo de 2 plazas

<sup>2952</sup> (Vehículo de 3 ruedas).

**17. Turismo**<sup>2953</sup>: Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo.<sup>2954</sup>

**16. Autobús o Autocar**<sup>2955</sup>: Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas<sup>2956</sup> y

---

de asiento para pasajeros. Dado que el Reglamento es de aplicación obligatoria, en este momento, podrían viajar 2 personas en un sidecar si dispusiese de dos plazas por construcción y otras dos en la motocicleta, aunque cumpliendo con la MMA. Además, el sidecar tendría que ir a la derecha para no dificultar la visibilidad directa de la vía.

Por otra parte, el **Manual de Reformas en los vehículos** en su versión de mayo de 2020, con entrada en vigor el 24.10.2020, indica que "se considera motocicleta aquella que dispone de 3 ruedas asimétricas" y que "El acoplamiento de un sidecar a una motocicleta, implica siempre cambio de categoría a L4e".

<sup>2952</sup> Además de las motocicletas y los vehículos de tres ruedas asimilables a motocicletas (Disposición transitoria tercera TRLTSV) existen también vehículos de 3 ruedas no asimilables a motocicletas, es decir, triciclos de motor o siendo más exactos "vehículos de la categoría L5e", en concreto los destinados al transporte de pasajeros con la subcategoría L5e-A, que sea cual sea su cilindrada se pueden conducir con el permiso B, aunque cuando tienen más de 15 kW se exigen 21 años o más y el ancho de vía de las ruedas delanteras tiene que superar los 460 mm pudiendo llevar hasta 5 personas incluido el conductor. La masa en orden de marcha tiene que ser <1000 kg y debe disponer de freno de estacionamiento.

El art. 48 del Reglamento General de Circulación dice que a los vehículos de tres ruedas que circulen por cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación se aplica el límite de 70 kilómetros por hora. Este límite, fijado hace años, estaba pensado fundamentalmente para vehículos comerciales, que eran los "tres ruedas" que predominaban hasta hace bien poco. Con la aparición nuevos vehículos, algunos con una potencia superior a 100 CV, esta velocidad ha quedado anticuada. Pero a día de hoy está vigente, y si uno de estos vehículos fuese detectado por un radar, a 150 km/h o más por una autopista, su conductor incurriría en un delito contemplado en el art. 379.1 del Código Penal.

Lo que es sorprendente es que una moto de trial o enduro no puede circular a más de 30 km/h **por una vía no pavimentada**, al igual que el resto de los vehículos y sin embargo se ha hecho una excepción con los vehículos de 3 ruedas y los cuadriciclos a los que se permite circular a 70 km/h, salvo que una señal lo prohíba expresamente.

<sup>2953</sup> El término "turismo" no figuraba en el inicio de la normativa de tráfico y así el Reglamento de 1900 habla de "coches automóviles" y luego en el articulado utiliza el término "automóviles". Aparece en el Código de 1934 pero para referirse a los turistas que utilizan vehículos para desplazarse por nuestro país. Así en el Art. 1 del Anexo 3 encontramos: "La circulación y conducción de automóviles de turismo, pertenecientes a turistas automovilistas... El término puede provenir del francés ya que existen en periódicos y revistas españolas de principios del siglo XX anuncios de venta de vehículos a los que denominan "tourismo".

Hoy observamos que "automóviles de turismo" son los taxis, según la exposición de motivos del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Otras leyes, tales como el Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente, y en el que, entre otras cosas, incluye la señal de peligro que debe figurar en los medicamentos que afectan a la conducción, sustituyen "turismo" por "coche" y así señala en su anexo 4.f): "Sobre fondo blanco, un triángulo equilátero rojo, con el vértice hacia arriba, y con un **coche** negro en el interior sobre fondo blanco".

<sup>2954</sup> Para automóvil no se exige que tenga 4 ruedas. En el Anexo II del RGV no indica que el automóvil tenga que tener 4 ruedas como mínimo y ya vimos en la definición de motocicleta que es considerada un "automóvil".

<sup>2955</sup> Normalmente se denomina autobús al se utiliza en el transporte urbano de pasajeros y de cercanías y autocar al que realiza ese tipo de transporte en media y larga distancia. En Iberoamérica, en algunos países se refieren a ellos como "vehículos de locomoción colectiva" o como "colectivos". También se denomina a los autocares como "ómnibus" o "micros" de larga distancia.

El término "colectivo" aparece en el título del art. 11 RGCir que se ocupa del "Transporte colectivo de personas".

<sup>2956</sup> En el caso de que esté autorizado para transportar pasajeros de pie, tras la reforma del RGCir por el RD 1514/2018, puede hacerlo en viajes que no sean de larga distancia, a 100 km/h por autovías y autopistas, ya que la reforma eliminó el término "cualquier tipo de vía" y ahora sólo obliga a viajar como máximo a 80 km/h, en las vías (tendría que haber dicho carreteras) convencionales, en los recorridos con este tipo de pasajeros.

sus equipajes. Se incluye en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por raíles.

**17. Autobús o autocar articulado**<sup>2957</sup>. Autobús o autocar compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada<sup>2958</sup>. En este tipo de vehículos, los compartimentos para viajeros de cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí.

La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y disyunción entre las dos partes únicamente podrá realizarse en el taller.

**18. Camión:** Automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.<sup>2959</sup>

**19. Vehículo mixto adaptable**<sup>2960</sup>: Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.

---

<sup>2957</sup> Tendría que indicar que no tienen la consideración de vehículos articulados.

<sup>2958</sup> Se necesita el permiso D para su conducción ya que no se considera un semirremolque.

<sup>2959</sup> Unas veces se prefiere decir "además del asiento del conductor" y otras veces "incluido el conductor" lo que debiera evitarse en aras de la coherencia de la normativa.

<sup>2960</sup> Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas (estando debidamente separadas) hasta un máximo de 9, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos. Sólo es obligatorio instalar la rejilla de seguridad cuando se transporte carga. Debe ser fácil de poner y quitar y no tiene por qué llevarla instalada para pasar la ITV. De hecho, se venden las furgonetas sin rejilla. La carga debe ir bien sujeta con eslingas textiles (norma UNE- EN 1492-1:2001) o de acuerdo al RD 563/2017 que regula las inspecciones técnicas que se harán a los vehículos comerciales en el territorio español. En su anexo III determina una serie de normas técnicas, entre las que figura la EN12195-1:2010, que regula las cinchas de amarre de fibras sintéticas, que deberán aplicarse en la fijación de cargas en camión.

Para que un vehículo sea considerado como mixto adaptable es necesario que: a) No se trate de un vehículo enmarcado dentro de la gama todoterreno; b) La altura del vehículo desde el suelo hasta la parte de la estructura del techo del vehículo debe de ser superior a 1,80 metros; c) Si está afectado a una actividad económica, el comprador podrá deducirse un mínimo del 50% de las cuotas del IVA siempre que se encuentre dado de alta en el Censo de actividades empresariales y que, por supuesto, el vehículo se utilice para realizar la actividad económica en la que se encuentre inscrito.

La ventaja de matricular un vehículo como vehículo mixto adaptable es la exención del impuesto de matriculación, es decir, un porcentaje sobre el precio total del vehículo que, en muchos casos, puede suponer un ahorro de entre 1.500 y 2.000 euros. Pero, al beneficiarnos de esta exención en un impuesto de matriculación cuya recaudación es cada vez menor, debemos de tener en cuenta una serie de limitaciones. Limitaciones en los vehículos mixtos adaptables:

– Se debe pasar la ITV a los dos años de su primera matriculación, en lugar de a los cuatro años como sucede habitualmente con los turismos.

– En los primeros cuatro años del vehículo, a contar desde la matriculación, no es posible cambiar de titular del vehículo a menos que se pague el impuesto de matriculación que se ahorró inicialmente.

– Los vehículos mixtos adaptables tienen una velocidad máxima de 100 km/h en autopistas o autovías. En carreteras convencionales pueden hacerlo a 90 km/h. La limitación de velocidad sólo afecta de cara a infracciones de tráfico.

Asimismo, pasados cuatro años desde la matriculación del vehículo, es posible cambiar la categoría del vehículo a turismo, de manera que no sea necesario cumplir las limitaciones anteriormente citadas.

## 20. Remolque<sup>2961</sup>: Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado<sup>2962</sup> por un vehículo de motor.

<sup>2961</sup> El art. 12.4 RGCir prohíbe que, en los remolques o semirremolques de las motocicletas, de los vehículos de tres ruedas, de los ciclomotores y de los ciclos y bicicletas puedan viajar personas, sin embargo, este apartado aplica esa exigencia a las vías interurbanas, disponiendo respecto a las vías urbanas que son los ayuntamientos los que deciden en la ordenanza de movilidad si se autoriza o no que puedan viajar personas en el remolque.

Esa era la interpretación que hacía el Ayuntamiento de Madrid ya que en la Ordenanza de Movilidad de 2005 señalaba en su art. 39 que “en el caso de las bicicletas que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años, en un asiento adicional, o en un remolque homologado para el transporte de personas, utilizando casco en ambos casos”.

Sin embargo, la Ordenanza municipal vigente que entró en vigor el 24.10.2018, es más cautelosa y en su art. 172.1 indica: **“En las bicicletas se podrá transportar carga, personas o mascotas, y utilizar para ello sillas, remolques, semirremolques o semibicis (ciclo sin rueda delantera que va apoyado con una barra en la tija de la bicicleta, convirtiéndola en una bicicleta tándem y que es utilizado normalmente por menores), en los términos y con las limitaciones impuestas por la normativa estatal de aplicación (la definición de remolque en el Anexo I del TRLTSV y los art. 10 y 12.4) RGCir. Tanto los elementos constitutivos de la bicicleta como los remolques deberán estar debidamente homologados”.**

La Ordenanza Municipal de Barcelona permite que se pueda transportar a **un menor de hasta 7 años con un asiento adicional** o en un remolque, acoplado a la bicicleta, debidamente certificado y homologado, con las limitaciones de peso que estos dispositivos estipulen (no dice, con las limitaciones que estipula el art. 12.4 RGCir). Los menores transportados deberán llevar casco homologado obligatoriamente.

Por otra parte, existe la Norma Europea UNE EN 15918: 2012 + A2 que especifica los requisitos de seguridad de los remolques para ciclos y sus dispositivos de conexión. Estos remolques para ciclos están destinados al transporte de cargas o hasta dos niños como pasajeros pasivos (es decir, no pedalean) capaces de mantenerse sentados sin ayuda y sin que ninguno de ellos pese más de 22 kg. Los ayuntamientos tendrían que exigir esta homologación a los remolques de bicicletas que circulasen dentro de sus vías urbanas.

Aunque el artículo 12.4) RGCir parece claro en lo que respeta al transporte de menores en bicicletas, queda la duda de si a la circulación urbana de bicicletas con remolque se le aplica también la exigencia de que el remolque o semirremolque no pueda superar el 50% de la masa en vacío de la bicicleta, ya que en ese caso sería difícil llevar un menor, es decir, una bicicleta normal de paseo de 14 kg sólo podría llevar un remolque con una masa en vacío de 7 kg y los diseñados para transportar menores suelen ser más pesados, aunque existen algunos de fibra de carbono.

Un problema adicional surge con la definición núm. 20 de remolque en el Anexo I del TRLTSV, ya que según esa definición un remolque sólo puede ser arrastrado por un vehículo de motor, por lo que lo que la bicicleta estaría arrastrando un “carrito” o similar y vemos que el art. 12.4) RGCir permite arrastrar un remolque o semirremolque, pero no un “carrito”.

Otro tema que no queda claro es cuando se transporta un menor en una semibici o en el sidecar de una bicicleta, ya que ni la Ley ni el Reglamento General de Circulación lo prohíben expresamente al no ser remolques (tienen que ir enganchados a un vehículo de motor) o semirremolques (éstos últimos tienen que ir acoplados a un automóvil). Tampoco se podría aplicar la prohibición establecida en el Art. 10 del RGCir.: “Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos”, pues en estos dos casos esos emplazamientos están precisamente pensados para transportar menores. En cualquier caso, los enganches, el sidecar y la semibici tendrían que estar homologados.

El Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, en el Anexo II que se ocupa del Manual de Instrucciones de los ciclos, dice que de contener también: “j) las características básicas de los accesorios que puedan acoplarse al ciclo”, pero no detalla cuales son esos accesorios. Estos accesorios deben respetar lo dispuesto en la Norma EN 14872:2006. Bicicletas. Accesorios para bicicletas. Porta-equipajes.

El Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) deja de diferenciar los remolques ligeros de los pesados en el art. 48 del Reglamento General de Circulación dedicado a las velocidades máximas en vías fuera de poblado.

En Alemania, el Reglamento General de Circulación (art. 21 StVO) permite que un ciclista de al menos 16 años de edad pueda transportar hasta dos niños de menos de siete años en un remolque concebido expresamente para ello. La restricción referida a la edad de 7 años no se aplica en el caso de un niño discapacitado.

En Australia la ley de vehículos de motor [Motor Vehicle Standards Act 1989 (MVSA)] en su art. 12.3 detalla un poco más esta definición indicando que un remolque es: a) Un vehículo sin motor concebido para ser enganchado

**21. Remolque ligero:** Aquél cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación, se excluyen los agrícolas.

**22. Semirremolque<sup>2963</sup>:** Vehículo no autopulsado<sup>2964</sup> diseñado y concebido para ser acoplado<sup>2965</sup> a un automóvil, **sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.**

**23. Tractocamión:** Automóvil concebido y construido para realizar, principalmente, el arrastre de un semirremolque<sup>2966</sup>.

---

a un vehículo de motor y b) Una maquinaria o equipo dotado de ruedas y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.

<sup>2962</sup> Cualquier vehículo que arrastre un remolque ligero está obligado a instalar la matrícula del vehículo tractor en el remolque, lo que permite a los conductores que lo siguen, a los agentes de tráfico y a los medios autorizados de captación de imágenes a identificar el vehículo tractor y en el caso de los remolques pesados también debe llevar una matrícula aparte para el remolque.

Las grúas de auxilio en carretera, además de las dos matrículas ordinarias, suelen llevar una tercera en la parte superior trasera de la cabina junto con los intermitentes y la luz de freno, que son visibles cuando arrastran un vehículo.

El Anexo II.C) del RGV, que clasifica los vehículos por criterio de señalización, indica:

**15. Porta-vehículos:** Vehículo especialmente adaptado para transporte de otro u otros vehículos.

**53. Grúa de arrastre:** Automóvil provisto de dispositivos que permiten, elevándolo parcialmente, el arrastre de otro vehículo

Por su parte el apartado D del Anexo II RGV, que se ocupa del servicio a que se destinan los vehículos, indica:

**“05. Vehículo de auxilio en vías públicas:** vehículo destinado primordialmente al rescate y transporte de vehículos accidentados o averiados. Sólo tendrán esta consideración aquellos vehículos cuya capacidad permita que simultáneamente se puedan transportar hasta un máximo de dos vehículos en plataforma, y otro mediante un dispositivo de arrastre, y cuenten con el correspondiente utillaje”.

Y es importante destacar que en ninguna de estas definiciones figura el término “remolque”. En cambio encontramos los términos “transporte” y “arrastre” y esto es debido a que la definición de remolque exige que el “vehículo no propulsado esté diseñado y concebido para ser remolcado” y los vehículos transportados o arrastrados no fueron diseñados para ser remolcados.

En estos tres puntos se aplica el art. 14 RGCir que se ocupa de la disposición de la carga:

“1. La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos y, si fuera necesario, sujetos de tal forma que no puedan:

...

d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios y las advertencias manuales de sus conductores”.

La masa máxima remolcable, para remolque, de un vehículo de las categorías M y N, no podrá superar la masa máxima remolcable técnicamente admisible basada en la construcción del vehículo y/o de la resistencia del dispositivo de enganche, en su caso.

<sup>2963</sup> El RGV respecto a la señal V-23: distintivo de vehículos de transporte de mercancías (contorno del vehículo) indica que “señaliza vehículos largos y pesados, así como sus remolques, tanto en la parte trasera del vehículo como en el lateral del mismo, en función de las masas máximas, longitudes y categorías, ...” con lo que no obliga a los semirremolques. Por ello la DGT publicó la instrucción 11/V-90 de fecha 11.04.1990 para incluir los semirremolques.

<sup>2964</sup> De nuevo hubiera quedado mejor “sin propulsión propia”.

<sup>2965</sup> Es lamentable que la Ley no aclare la diferencia entre “acoplado”, “enganchado” y “remolcado”. Parece dar a entender que se produce un acoplamiento cuando una parte sustancial de la masa del vehículo arrastrado reposa sobre el vehículo tractor. Por su parte el Diccionario de la RAE señala que “acoplar” es “agrupar dos aparatos, piezas o sistemas, de manera que su funcionamiento combinado produzca el resultado conveniente” y eso es así si los vehículos están “acoplados” y no “remolcados” o “enganchados”.

Pero la normativa nos vuelve a sorprender al señalar el Reglamento General de Conductores en su artículo 4 m) y ñ) que los permisos D1+E y D+E autorizan a conducir conjuntos de vehículos “acoplados” compuestos de un vehículo tractor de las clases D1 o D y un remolque, es decir, trenes de carretera y no vehículos articulados como sería de esperar. En el caso del Reglamento de Conductores hubiera bastado con suprimir el término “acoplados”.

<sup>2966</sup> También se conoce con el nombre de “cabeza tractora”. Se subdividen entre aquellas que cuentan con un camarote con literas y las que carecen de él.

En la Ley de Tránsito de Perú se le denomina “Remolcador”.

**24. Conjunto de vehículos**<sup>2967</sup>. Tienen la condición de conjunto de vehículos:

a) **Vehículo articulado**<sup>2968</sup>. Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.

b) **Tren**<sup>2969</sup> **de carretera**<sup>2970</sup>. Automóvil constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque.

**25. Vehículo especial**<sup>2971</sup> (V. E.). Vehículo, autopropulsado o remolcado, **concebido y construido para realizar obras o servicios determinados** y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo<sup>2972</sup> para pesos o dimensiones, **así como la maquinaria agrícola y sus remolques.**

**26. Tractor de obras:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar útiles, máquinas o vehículos de obras.

**27. Tractor de servicios:** Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar o empujar vehículos de servicio, vagones u otros aparatos.

---

<sup>2967</sup> La Convención de Viena sobre Circulación Vial de 1968 indica que un conjunto de vehículos circula por las carreteras como una unidad.

<sup>2968</sup> Debiera haber añadido: "Se excluyen los autobuses articulados".

<sup>2969</sup> La palabra tren no deriva del término ferroviario. Ya antiguamente, especialmente en las guerras, se hablaba de "trenes de bagajes" para indicar los conjuntos de vehículos destinados al transporte de munición, equipamiento y comida. El Reglamento para servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado, los cita repetidamente a lo largo de su articulado y los denomina siempre "trenes".

<sup>2970</sup> Debiera denominarse "tren vial" ya que, por ejemplo, es muy frecuente ver turismos o furgonetas con remolque en las ciudades o camiones con remolque en polígonos industriales y comerciales situados en zonas urbanas..

<sup>2971</sup> El RGCir señala en su artículo 71: "**Tampoco podrán circular los vehículos especiales transportando carga alguna**, salvo los específicamente destinados a prestar servicios de transporte especial, para lo cual deberán proveerse de la oportuna autorización". Tenía que haber aclarado: "excepto los conjuntos de vehículos especiales agrícolas" ya que en otro caso estarían impedidos de transportar carga e incluso "excepto conjuntos de vehículos especiales de obras y servicios" ya que un tractor forestal matriculado como vehículo especial no podría transportar troncos. Tampoco un "quad" matriculado como vehículo especial podría, de acuerdo con este artículo, llevar remolque o carga en el vehículo.

Sin embargo, el artículo 48.1. del RGCir. indica: "c) Para **vehículos especiales y conjuntos de vehículos, también especiales**, aunque sólo tenga tal naturaleza uno de los que integran el conjunto:

"1.º Si carecen de señalización de frenado, llevan **remolque** o son motocultores: 25 kilómetros por hora". **Con lo cual reconoce que pueden llevar remolque y consiguientemente, carga.**

Ante la mala redacción de la norma, la Subdirección General de Normativa y Recursos, de fecha 25.10.2004, envió una comunicación a los Jefes Provinciales donde cita el art. 71 RGCir y las definiciones que figuran en el Anexo II del RGV para establecer que "el remolque y semirremolque agrícola, por naturaleza, está concebido para el transporte de carga, por lo que la prohibición general del art. 71 RGCir, debe ser matizada en el sentido de que quedan excluidos de la misma los remolques y semirremolques agrícolas, así como también los que se destinan a obras y servicios ya que por analogía con la definición de aquellos, se construyen para realizar el transporte de carga, siempre que ésta se encuentre relacionada con el destino del vehículo", con lo cual vemos de nuevo que un escrito o una instrucción modifican un reglamento sin que los destinatarios interesados tengan conocimiento fehaciente de la "modificación" de la norma.

<sup>2972</sup> Se deberían denunciar, por el RGV las dimensiones que excedan la autorización especial, el número de viajes autorizados o el plazo determinado.

**28. Tractor agrícola**<sup>2973</sup>: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para arrastrar, empujar, llevar o accionar aperos<sup>2974</sup>, maquinaria o remolques agrícolas<sup>2975</sup>.

**29. Motocultor**<sup>2976</sup>: Vehículo especial autopropulsado, de un eje, dirigible por manceras por un conductor que marche a pie. Ciertos motocultores pueden, también, ser dirigidos desde un asiento incorporado a un remolque o máquina agrícola o a un apero o bastidor auxiliar con ruedas.

**30. Tractocarro**: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, especialmente concebido para el transporte en campo de productos agrícolas.

**31. Máquina agrícola automotriz**: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas.

**32. Portador**: Vehículo especial autopropulsado, de dos o más ejes, concebido y construido para portar máquinas agrícolas.

**33. Máquina agrícola remolcada**: Vehículo especial concebido y construido para efectuar trabajos agrícolas que, para trasladarse y maniobrar, debe ser arrastrado o empujado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se excluyen de esta definición los aperos agrícolas, entendiéndose por tales los útiles o instrumentos agrícolas, sin motor, concebidos y construidos para efectuar trabajos de preparación del terreno o laboreo que, además, no se consideran vehículos, así como también el resto de la maquinaria agrícola remolcada de menos de 750 kilogramos de masa<sup>2977</sup>.

**34. Remolque agrícola**<sup>2978</sup>: Vehículo especial de transporte construido y destinado para ser arrastrado por un tractor agrícola, motocultor, portador o máquina agrícola automotriz. Se incluye en esta definición a los semirremolques agrícolas.

<sup>2979</sup> (Vehículos en régimen de transporte especial y transportes especiales).

---

<sup>2973</sup> Debiera decir "Tractor agrícola y forestal". Con el fin de combatir la alta siniestralidad vial causada por los tractores antiguos que carecen de estructura de protección, se publicó el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de maquinaria agrícola (BOE núm. 117, de 27 de abril). Este Real Decreto fue aclarado en el Escrito Directriz SGGMGT 5/20, de la DGT y la finalidad de ambos textos es establecer limitaciones en los cambios de titularidad de tractores agrícolas y forestales, motocultores, tractocarros, maquinaria agrícola automotriz, portadores, maquinaria agrícola remolcada y remolques agrícolas, motivados por la antigüedad y obsolescencia, y especialmente por la carencia de condiciones de seguridad para los operarios, como es la estructura de protección en tractores agrícolas, y por razones de falta de condiciones para permitir la protección ambiental durante el desarrollo de las labores agrícolas.

<sup>2974</sup> El apero puede sobresalir por la derecha hasta 0,5 m del tractor (RGV. Anexo IX. 3.3.2), pero no se considera carga y por ello no tiene que llevar la señal V-20.

<sup>2975</sup> Vemos que no puede remolcar un remolque que no sea agrícola. Si se desea hacerlo habría que inscribirlo antes en el ROMA (registro oficial de maquinaria agrícola), de acuerdo con el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.

<sup>2976</sup> El motocultor se puede considerar como un tractor de un solo eje, que se conduce a pie mediante unos brazos de se denominan manceras.

<sup>2977</sup> Debiera aclarar de qué tipo de masa se trata. Ver el. Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola.

<sup>2978</sup> Los remolques agrícolas sólo pueden ser remolcados por un vehículo agrícola y los vehículos agrícolas sólo pueden remolcar remolques agrícolas. Tanto el tractor como el remolque deben figurar en el Registro Oficial de Maquinaria Agrícola (ROMA), según lo dispuesto en el Real Decreto 448/2020, de 10 de marzo, sobre caracterización y registro de la maquinaria agrícola. Debía aclarar que en los remolques agrícolas no se pueden transportar personas.

<sup>2979</sup> Además de los vehículos especiales nos encontramos en la legislación de tráfico con el término "transportes especiales", que no está definido y que equivale a "vehículos en régimen de transporte especial", sin que encontremos tampoco en la normativa su definición.

**35. Tara:** Masa del vehículo, con su equipo fijo autorizado, sin personal de servicio, pasajeros ni carga, y con su dotación completa de agua, combustible, lubricante, repuestos, herramientas y accesorios reglamentarios.

**36. Masa en carga:** La masa efectiva del vehículo y de su carga, incluida la masa del personal de servicio y de los pasajeros.

**37. Masa máxima autorizada (MMA):** la masa máxima para la utilización de un vehículo con carga en circulación por las vías públicas.

**38. Masa por eje<sup>2980</sup>:** la que gravita sobre el suelo, transmitida por la totalidad de las ruedas acopladas a ese eje.

**39. Grupo de ejes.** Los ejes que forman parte de un bogie. En el caso de dos ejes, el grupo se denominará tándem<sup>2981</sup>, y tándem triaxial<sup>2982</sup> en caso de tres ejes.

**40. Luz de carretera o de largo alcance<sup>2983</sup>.** Luz utilizada para alumbrar una distancia larga de la vía por delante del vehículo.

**41. Luz de cruce o de corto alcance.** Luz utilizada para alumbrar la vía por delante del vehículo, sin deslumbrar ni molestar a los conductores que vengan en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía.

**42. Luz de posición delantera.** Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde delante.

**43. Luz de posición trasera.** Luz utilizada para indicar la presencia y la anchura del vehículo, cuando se le vea desde detrás.

**44. Catadióptrico.** Dispositivo utilizado para indicar la presencia del vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

No se considerarán catadióptricos:

- Las placas de matrícula retrorreflectantes.

---

*Los artículos 13 RGCir y 14 RGV prohíben la circulación de aquellos vehículos cuyas masas, dimensiones y presión sobre el pavimento superen los valores establecidos en las disposiciones de los anexos I y IX del RGV, por ello para poder circular deberán ir provistos de una ACC (autorización complementaria de circulación) y pasaran a tener la consideración de vehículos en régimen de transporte especial o lo que es lo mismo, de transportes especiales.*

<sup>2980</sup> Convencionalmente, se considera que un solo eje es un grupo de un eje.

<sup>2981</sup> Tándem significa uno detrás de otro, como sucede en las bicicletas tándem. Se denomina eje doble o tándem al grupo de dos ejes con sus ruedas y suspensiones, próximos entre sí y unidos al vehículo por dispositivos comunes (bogie) que se ocupan de repartir la carga, en partes iguales, sobre los dos ejes. Los ejes funcionan de forma sincronizada de acuerdo con las condiciones de la carretera, es decir, se adaptan a los resaltos y badenes, evitando que la carga descansa únicamente sobre uno de los ejes. La distancia entre los ejes tiene que ser inferior a 1,80 metros en los vehículos de motor salvo en remolques y semirremolques que puede ser mayor.

<sup>2982</sup> El grupo de tres ejes se denomina eje triple, tridem o tándem triaxial. Se utilizan en remolques y semirremolques que necesitan una alta capacidad de carga por detrás del eje trasero, por ejemplo, para transportar contenedores pesados o de residuos. La distancia entre cada dos ejes consecutivos no puede ser superior a 1,40 metros.

<sup>2983</sup> En idioma portugués, aunque las luces se designan de forma parecida: presença, cruzamento y estrada, se utilizan en el lenguaje cotidiano otros términos más sencillos: farois mínimos, farois medios y farois máximos. En español sería práctico utilizar también las expresiones: luces mínimas, luces medias y luces máximas. Lo cierto es que coloquialmente y para abreviar solemos olvidarnos de nombrar "luces" y decimos: las de posición, las cortas y las largas.

*En Iberoamérica se utilizan mucho los términos: luces de posición, luces bajas y luces altas.*

- Las señales retrorreflectantes mencionadas en el ADR.
- Las demás placas y señales retrorreflectantes que deban llevarse para cumplir la reglamentación vigente sobre la utilización de determinadas categorías de vehículos o de determinados modos de funcionamiento.

**45. Luz de marcha atrás.** Luz utilizada para iluminar la vía por detrás del vehículo y para advertir a los demás usuarios de la vía que el vehículo va, o está a punto de ir, marcha atrás.

**46. Luz indicadora de dirección**<sup>2984</sup>. Luz utilizada para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección hacia la derecha o hacia la izquierda.

**47. Luz de frenado**<sup>2985</sup>: Luz utilizada para indicar, a los usuarios de la vía que circulan detrás del vehículo, que el conductor de éste está accionando el freno de servicio.

**48. Luz de gálibo.** Luz instalada lo más cerca posible del borde exterior más elevado del vehículo y destinada claramente a indicar la anchura total del vehículo. En determinados vehículos y remolques, esta luz sirve de complemento a las luces de posición delanteras y traseras del vehículo para señalar su volumen.

**49. Señal de emergencia.** El funcionamiento simultáneo de todas las luces indicadoras de dirección del vehículo para advertir que el vehículo representa temporalmente un peligro para los demás usuarios de la vía.

**50. Luz antiniebla delantera.** Luz utilizada para mejorar el alumbrado de la carretera en caso de niebla, nevada, tormenta o nube de polvo.

**51. Luz antiniebla trasera.** Luz utilizada para hacer el vehículo más visible por detrás en caso de niebla densa<sup>2986</sup>.

<sup>2984</sup> Son lo que coloquialmente se llaman intermitentes. Es prácticamente el único dispositivo que permite comunicarse con otros conductores, ya que el resto de las luces y las señales acústicas se deben utilizar sólo en casos excepcionales.

<sup>2985</sup> El **“Manual de Procedimiento de Inspección de las Estaciones I.T.V.”** editado por el Ministerio de industria (entrada en vigor de la última versión, el 01.06.2021), señala al referirse en su punto 4.5 a las “Luces de frenado”:

- Todo vehículo de las categorías M, N y O debe estar provisto de dos luces de frenado de color rojo, situadas en los bordes exteriores de la parte trasera del vehículo y una tercera luz de freno de color rojo, situada sobreelevada en la parte trasera del vehículo.
- Los vehículos matriculados a partir del 01/01/2000 de la categoría M<sub>1</sub>, 10/07/2011 de la categoría N<sub>1</sub> completos y 10/01/2013 de la categoría N<sub>1</sub> completados, deben llevar una tercera luz de freno. Esta prescripción no es exigible, para los N<sub>1</sub> chasis cabina, ni N<sub>1</sub>, con espacio de carga abierta.
- Los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> podrán llevar instalados adicionalmente al alumbrado de frenado obligatorio, dos luces opcionales si no se ha instalado una tercera luz de freno, es decir podrán estar dotados de dos, tres o cuatro luces de freno
- Todo vehículo equipado con sistema de ralentización, puede estar equipado con un dispositivo que active las luces de frenado cuando entre en funcionamiento dicho sistema.

(En las bajadas prolongadas o pronunciadas es necesario realizar una fuerza de frenado importante en los vehículos pesados. Si se realiza continuamente a través del freno servicio, supondrá un desgaste muy alto de los elementos del sistema de frenos a causa del rozamiento. También al elevarse la temperatura pierden eficacia por eso se utiliza un sistema de ralentización).

<sup>2986</sup> Es difícil entender porque se detalla tanto la función de la luz antiniebla delantera y se despacha tan simplemente la función de la antiniebla trasera. El RGCir corrige esta situación en su Art. 106.2) al indicar que la “luz antiniebla trasera solamente deberá llevarse encendida cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean especialmente desfavorables” y esto es lo que debiera decir esta definición. Añade seguidamente: “como en el caso de niebla espesa, lluvia muy intensa, fuerte nevada o nubes densas de polvo o humo”.

Sería interesante que esta definición y el RGCir aclarasen lo que es niebla densa. En Francia y en Alemania se aplica un límite de 50 km/h en todas las carreteras si la visibilidad, a causa de la niebla, es inferior a 50 metros. Si

**52. Luz de alumbrado interior.** Luz destinada a la iluminación del habitáculo del vehículo en forma tal que no produzca deslumbramiento ni moleste indebidamente a los demás usuarios de la vía<sup>2987</sup>.

**53. Luz de estacionamiento**<sup>2988</sup>. Luz utilizada para señalar la presencia de un vehículo estacionado en zona edificada. En tales circunstancias sustituye a las luces de posición delanteras y traseras.

**54. Plataforma.** Zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada por la calzada<sup>2989</sup> y los arcenes.

**55. Calzada.** Parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

**56. Carril**<sup>2990</sup>. Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no<sup>2991</sup> por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente<sup>2992</sup> para permitir la circulación de una fila de automóviles<sup>2993</sup> que no sean motocicletas.

**57. Carril para vehículos con alta ocupación.** Aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación<sup>2994</sup>.

---

*la visibilidad es inferior a esta cifra el vehículo debe adaptar su marcha. También indica que sólo se deben utilizar las luces antiniebla traseras cuando la visibilidad es inferior a 50 metros.*

<sup>2987</sup> *La luz de alumbrado interior del habitáculo es obligatoria para los vehículos destinados al servicio público de viajeros y los de alquiler con conductor, siendo optativo para el resto de vehículos. (Anexo X del Reglamento General de Vehículos). (Ver Art. 6 Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE núm. 89, de 13 de abril).*

<sup>2988</sup> *Muchos turismos cuentan con ella, aunque muchos conductores lo desconocen o nunca la han usado. Son las luces de posición de un solo lado. Se dejarán puestas unas u otras según el lado donde se estacione. La forma de encenderlas, es dejando puesto el intermitente del lado que quieras y quitar la llave del contacto o, a veces, encendiendo el intermitente sin tener la llave de contacto puesta.*

<sup>2989</sup> *Puede tener una o más calzadas.*

<sup>2990</sup> *En la Instrucción de Carreteras de 11 de agosto de 1939 se denominan "fajas de circulación". Esa denominación se conserva en portugués donde el término es "faixa de rodagem" y en algunos países iberoamericanos se les llama "pistas de circulación".*

<sup>2991</sup> *Da la impresión que es normal encontrar carriles sin delimitar por marcas viales, cuando aquí si podemos decir que la ausencia de estas marcas es la excepción.*

<sup>2992</sup> *La expresión: "siempre que tenga una anchura suficiente ..." ha quedado desfasada al publicarse con posterioridad al TRLTSV la Norma 3.1 IC, de la Instrucción de Carreteras (BOE, de 04.03.2016), ya que ahí, si vamos al apartado 7.3 dedicado a la Sección Transversal en Planta y luego al Subapartado 7.3.1 que se ocupa de los "Elementos y sus Dimensiones", podemos leer que: ""Entre los elementos que constituyen la sección transversal de una carretera están la plataforma (carriles y arcenes) y las bermas. Sus dimensiones se ajustarán a los valores que se indican en la Tabla 7.1.". Es decir, la anchura de los carriles está fijada en una Norma y dependiendo de la carretera oscilan entre 3 y 3,50 m.*

<sup>2993</sup> *Esta definición se contradice, en parte, con la de carril-bici, ya que éste permite que puedan, en algunos casos, circular dos filas de bicicletas por el carril, una en cada sentido.*

<sup>2994</sup> *Es aquel especialmente reservado o habilitado para la circulación de los vehículos con alta ocupación. No tiene sentido que se llame "alta ocupación" llevar simplemente otro pasajero o incluso a dos.*

*El BOE núm. 26, de 30 de enero de 2021 publicó la Resolución de 25 de enero, de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante 2021. En esa resolución se señala que en los carriles reservados para la circulación de vehículo con alta ocupación (VAO) el número mínimo de ocupantes por vehículo será de dos, incluido el conductor, quedando limitada su utilización a motocicletas de dos o tres ruedas, turismos,*

**58. Acera**<sup>2995</sup>: Zona longitudinal de la carretera<sup>2996</sup> elevada o no<sup>2997</sup>, destinada al tránsito de peatones<sup>2998</sup>.

autobuses con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, autobuses articulados y vehículos mixtos adaptables.

En consecuencia, está prohibida su utilización por el resto de vehículos y conjunto de vehículos, incluidos los turismos con remolque, los ciclos y los ciclomotores.

No obstante, podrán ser utilizados, también, aun cuando sólo lo ocupe su conductor, por:

– Los vehículos citados anteriormente si ostentan la señal V-15.

– Por motocicletas de dos o tres ruedas (triciclos de motor con menos de 600 milímetros de distancia entre ruedas del mismo eje).

– Por los turismos con señal V-25 de distintivo ambiental clasificados en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico como «0 emisiones».

– Por los turismos con señal V-25 de distintivo ambiental clasificados en el Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico como «ECO», «C» o «B», solamente cuando en los paneles de mensaje variable de acceso a los carriles VAO se indique tal extremo. En todos los casos, los vehículos deberán ir identificados por el adhesivo que a tal efecto se ha configurado, colocado en el ángulo inferior derecho del parabrisas –o en defecto de este, en lugar visible–. El carril VAO está regulado en el art. 35 RGCir y aunque no hay ninguna señal específica para indicar que es un “bus VAO” si encontramos algún gráfico en los paneles de señalización variable. También se encuentran carteles informativos indicando quienes pueden usarlos o el mínimo número de ocupantes del vehículo.

<sup>2995</sup> Habría que añadir que, de acuerdo con el art. 40.2.e) TRLTSV, puede ser utilizada para el estacionamiento de ciclos, si una ordenanza municipal así lo permite y también indicar que no todas las carreteras cuentan con aceras.

<sup>2996</sup> No indica donde va colocada y da a entender que forma parte de la carretera y no que está adosada a ella. Debería decir algo así: “Construcción longitudinal, normalmente elevada, adosada a uno o a ambos lados de la calzada, destinada para ser usada por los peatones”. En América recibe también nombres como andén o vereda. La Orden TMA/851/2021, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, establece en su art. 5 dedicado a los itinerarios peatonales accesibles, que:

“3. En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía”.

Es decir, permite que la acera, en ciertas circunstancias, pueda estar al mismo nivel de la calzada, pero siempre diferenciándose claramente una de otra.

<sup>2997</sup> Produce mucha sorpresa ver que las aceras son elementos de una carretera y dado que la definición 65 de este Anexo I dice que las carreteras están fuera de poblado o son travesías, nos encontramos con que las “aceras” de las calles no son tales sino otra cosa que el TRLTSV no define.

La definición aclara muy poco porque si una acera puede ser una parte longitudinal no elevada de la carretera entonces, en ese caso, no se sabe en qué se diferencia de un carril. Además, al ser considerada parte de la carretera, la acera tiene que estar pavimentada ya que la definición de “carretera” exige que ésta esté pavimentada.

Esta redacción defectuosa viene de antiguo y parece copiada de la que figura en la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras de 1964, redacción que también se mantuvo en el Reglamento General de Carreteras de 1994.

<sup>2998</sup> Vemos que la Ley establece que la acera está destinada al tránsito de peatones y no puede ser utilizada por ningún tipo de vehículo salvo en los casos de la acera-bici. Lo mismo sucede con las zonas peatonales. El TS estableció con claridad, el 25.03.2014, esta circunstancia desestimando un recurso del Ayuntamiento de Zaragoza que en una ordenanza municipal autorizaba a circular por el mismo espacio a bicicletas y peatones. La sentencia recordó que una ordenanza municipal no podía conculcar la LTSV y el RGCir.

El art. 40.2.e) TRLTSV establece claramente que “Queda prohibido estacionar sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones” aunque añade que una Ordenanza Municipal puede autorizar el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas.

También podrían circular los vehículos de dos ruedas si la acera estuviera delimitada con un carril-bici conocido como acera-bici.

**59. Zona peatonal**<sup>2999</sup>: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. **Se incluye en esta definición la acera**<sup>3000</sup>, el andén y el paseo<sup>3001</sup>.

**60. Refugio**<sup>3002</sup>: Zona peatonal situada en la calzada y protegida del tránsito rodado.

**61. Arcén**<sup>3003</sup>: Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada<sup>3004</sup>, no destinada al uso de vehículos automóviles<sup>3005</sup>, más que en circunstancias excepcionales<sup>3006</sup>.

**62. Intersección**: Nudo de la red viaria en el que todos los cruces de trayectorias posibles de los vehículos que lo utilizan se realizan a nivel<sup>3007</sup>.

---

<sup>2999</sup> Según la fundación RACC "son aquellas vías dedicadas funcionalmente a priorizar la circulación de peatones, pero también a facilitar el encuentro y la relación de éstos, de modo que el tráfico motorizado se limitaría al acceso a las viviendas de sus residentes, al servicio de carga y descarga de mercancías o emergencias. Dentro del grupo existen dos casos donde no se produce segregación entre calzada y acera y que corresponden a las denominadas vías peatonales y vías de prioridad para peatones (Calle residencial), señalizada ésta última por la legislación de tráfico mediante la señal S-28. Así como la diferencia esencial entre ellas se limita al grado de prioridad del peatón, determinada básicamente por el grado de permisividad respecto al flujo de vehículos (menos drástica en el segundo caso que en el primero), ambas situaciones tienen relación directa con el número de peatones que utilizarán dichas vías".

<sup>3000</sup> El art. 121.5) RGCir habla de "aceras y demás zonas peatonales". El art. 1.3) RGCir establece que "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...", lo que significa que, si nos encontramos circulando por una acera un camión de bomberos, una ambulancia o un vehículo de la policía, técnicamente no se trataría de circulación de vehículos sino de desplazamiento ocasional. Además de estos vehículos podríamos encontrar otros de servicio público como barredoras, vehículos utilizados para la poda de árboles o para sustituir luces en las farolas situadas en las aceras y también vehículos privados que acceden a los garajes de los edificios.

<sup>3001</sup> Debía haber mencionado los pasos para peatones.

<sup>3002</sup> Zona de seguridad, elevada respecto a las calzadas, destinada a facilitar a los peatones el paso de las vías o el acceso a los vehículos de transporte público. (Recomendaciones para el proyecto de intersecciones. MOP 1967). También debe proteger a las personas discapacitadas en general y en especial a las PMR en silla de ruedas.

<sup>3003</sup> En muchos países iberoamericanos al "arcén" se le llama "berma" o "banquina".

<sup>3004</sup> Debiera decir "que bordea la calzada a ambos lados".

<sup>3005</sup> Con lo cual, puede ser utilizada normalmente por vehículos que no sean automóviles. Como el ciclomotor y el ciclo de motor han pasado a ser automóviles después de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 168/2013, está definición ha quedado desfasada.

El art. 25.4.a) TRLTSV contempla la posibilidad de que se autoricen arcenes exclusivamente para bicicletas.

<sup>3006</sup> No son circunstancias excepcionales ya que muchos vehículos tienen que circular siempre si es transitable y suficiente, debiera indicar "para la circulación de determinados vehículos, peatones y animales".

<sup>3007</sup> Intersección es la zona en la que confluyen dos o más vías. La expresión "a nivel" en la normativa de tráfico se refiere "al mismo nivel", tal como sucede en "paso a nivel". Lo contrario es "a desnivel" o "a distinto nivel".

La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define la intersección como "el nudo viario en el que todos los movimientos se realizan en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye las vías de giro y, eventualmente, otras vías para pasar de una carretera a otra".

**63. Glorieta**<sup>3008,3009</sup> **Tipo especial de intersección**<sup>3010</sup> caracterizado<sup>3011</sup> por que los tramos que en él confluyen se comunican a través de un anillo en el que se establece una circulación

<sup>3008</sup> La instauración de la glorieta significó el abandono de la tradicional preferencia para los vehículos que se aproximaban por la derecha. Se volvió a la época inicial del tráfico donde tenía preferencia quien llegaba primero. La señal S-200 debe estar preseñalizando la glorieta para indicar las direcciones de las distintas salidas. Si alguna inscripción figura sobre fondo azul, indica que la salida conduce hacia una autopista o autovía.

La existencia de un anillo circular también se considera que identifica a una glorieta, pero esto no es necesariamente cierto ya que si no existe la señal de preseñalización de glorieta y en el macizo central se encuentra la señal R-402 (intersección de sentido giratorio obligatorio) o la P-4 (Peligro por intersección con circulación giratoria) eso no implica que se trate de una glorieta y puede ser simplemente una plaza donde sea obligatorio el movimiento giratorio de los vehículos. En esos casos la preferencia vendrá dada por semáforos o señales de ceda el paso.

La Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras establece que: "No obstante, a las mini-glorietas dado su reducido diámetro interior (con frecuencia menor que cuatro metros (<4,00 m), no le serán aplicables todos los condicionantes establecidos en este apartado".

Las glorietas se construyen para redistribuir mejor la circulación donde el cruce de vehículos plantea serios problemas, salvo que se sigan las normas establecidas. Por ello para que se pueda llamar glorieta tiene que existir circulación a su alrededor.

¿Por dónde se debe circular? En las de más de un carril, por el exterior -siempre se circula bien -, pero se utiliza mejor cuando se utilizan los otros carriles si las circunstancias permiten elegir el que mejor convenga a nuestro destino o si no se abandona la glorieta en las primeras salidas o si se utiliza para cambiar el sentido, sin olvidar que el objetivo final será siempre salir de ellas por la derecha. Algunos se aferran a distinguir si la glorieta está en vía urbana o interurbana. Conviene advertir que las normas de circulación son claras (el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta ley por la derecha) para vías interurbanas (art. 15 TRLTSV). No quiere decir que, en ellas, si existen y se puede, no se utilice el resto de los carriles (art 16 c) TRLTSV). Otros argumentan que en urbanas son más benevolentes, al permitir utilizar (art. 16.d) TRLTSV) el carril que mejor convenga a su destino, olvidando que en estas situaciones su destino final será salir de la glorieta siempre por la derecha. Podremos circular siempre por el carril derecho, el izquierdo o el central, si existe, o adelantar vehículos por la izquierda o circular por la izquierda para facilitar la incorporación de quienes acceden, siempre manteniendo la idea de que, al abandonar la glorieta, salvo que esté señalizado, se hará desde el carril de la derecha.

¿Dónde hay que situarse para efectuar un cambio de dirección a la derecha, en una vía circular de dos o más carriles en el mismo sentido? Para abandonar la glorieta se efectúa un cambio de dirección a la derecha. Así, la norma es clara: el conductor advertirá su propósito y, salvo que la vía esté acondicionada o señalizada para realizarla de otra manera, se ceñirá todo lo posible al borde derecho de la calzada, si el cambio de dirección es a la derecha, y al izquierdo, si es a la izquierda y la calzada es de un solo sentido. En cualquier caso, la colocación del vehículo en el lugar adecuado se efectuará con la necesaria antelación y la maniobra en el menor espacio y tiempo posibles. Esta aplicación, estricta sin duda, pero necesaria para asegurar la maniobra, permite afirmar que no se debe abandonar la glorieta desde los carriles interiores, salvo que la señalización lo permita.

En algunos países para fomentar la utilización de los carriles interiores sólo se permite ir por el exterior si se va a abandonar la glorieta en las dos siguientes salidas.

Debemos tener en cuenta que las glorietas en forma de hipódromo mayor o en las gigantes (>50 m) es mayor la velocidad de los vehículos que circulan por el anillo, lo que se traduce en mayor dificultad de encontrar hueco para los conductores que quieren acceder a las mismas.

<sup>3009</sup> Existe una tendencia a sustituir, en el habla y en los medios de comunicación, el término "glorieta" (galicismo) por el de "rotonda" (italianismo) acentuada por la aparición de las denominadas "turbo-rotondas" de origen holandés y que están empezando a salpicar la geografía española. La Unión Europea en sus Directivas también emplea el término "rotonda". En la América de habla hispana se usa más este último término, aunque en Colombia y México, por ejemplo, el Código de Tránsito se decanta por usar glorieta.

Técnicamente hablando, una rotonda puede ser una plaza circular donde no confluyan tramos de otras vías. Si está dentro de una glorieta, siendo esta la intersección, rotonda es la isleta central que posibilita el establecimiento de los carriles formando un anillo.

<sup>3010</sup> La Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define la glorieta como "un tipo de intersección constituida por una calzada anular (generalmente circular) con sentido de circulación único y prioritario, en la que las conexiones o los accesos a las vías que concurren son interdependientes. La inserción, maniobra base del funcionamiento de las glorietas, es una forma especial de convergencia en la que un vehículo, a partir del reposo o a una velocidad muy baja, que pretende entrar en la calzada anular, debe esperar a que haya un hueco en una corriente de tráfico que circula a baja velocidad".

rotatoria alrededor de una isleta central<sup>3012</sup>. No son glorietas propiamente dichas las denominadas glorietas partidas<sup>3013</sup> en las que dos tramos, generalmente opuestos, se conectan directamente a través de la isleta central, por lo que el tráfico pasa de uno a otro y no la rodea.<sup>3014</sup>

**64. Paso a nivel<sup>3015</sup>:** Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente.

<sup>3016</sup> (Vía).

*“No funcionan como glorietas, aunque tengan la apariencia de tales, algunos tipos frecuentes de nudo viario como los siguientes:*

- *Las glorietas cuyas entradas a la calzada anular están controladas por semáforos.*
- *Las glorietas en hipódromo, cuya calzada anular tiene una forma alargada que presenta dos lados opuestos rectos, sensiblemente paralelos.*
- *Las glorietas partidas, cuya isleta central es atravesada por una calzada que sirve a los movimientos de paso entre dos viales opuestos, las cuales conforman un itinerario prioritario.*
- *Las calzadas colectoras -distribuidoras anulares de sentido único y prioritario, de gran tamaño, que conectan diversas carreteras, viales, ramales o vías de servicio mediante una sucesión de intersecciones situadas sobre ellas (sus conexiones o accesos pueden ser considerados intersecciones en “T”).*

*Sí funcionan como glorietas, por el contrario, las de reducido tamaño (mini-glorietas), y las glorietas dobles, cuya vía de unión es tan corta que cada una influye en el funcionamiento de la otra. No obstante, a las mini-glorietas dado su reducido diámetro interior (con frecuencia menor que cuatro metros (<4,00m)), no les serán aplicables todos los condicionantes establecidos en este apartado”.*

<sup>3011</sup> *Otra demostración de que al contrario de los que dice la exposición de motivos, no se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales, ya que se refiere a una intersección y tendría que decir “caracterizada” y “los tramos que en ella confluyen”.*

<sup>3012</sup> *La Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero (BOE núm. 55, de 4 de marzo), por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras define a la glorieta como “un tipo de intersección constituida por una calzada anular (generalmente circular) con sentido de circulación único y prioritario, en la que las conexiones o los accesos a las vías que concurren son interdependientes”.*

*En las glorietas españolas la circulación a través de la calzada anular se realiza en sentido antihorario. La circulación en una glorieta se basa en la prioridad de paso de los vehículos que circulan por el anillo ante los que pretenden entrar en ella procedentes de los accesos.*

<sup>3013</sup> *Se podía diferenciar este tipo de glorietas denominándolas “rotondas partidas”. Una definición mejor sería: “Una rotonda partida es un tipo de intersección compuesta de una estructura vial de forma oval o circular cortada por una vía principal, en la que los vehículos que circulan por ella la atraviesan directamente, pudiendo acceder también a los tramos secundarios rodeándola parcialmente. El resto de los vehículos provenientes de los otros tramos pueden acceder a esa vía principal, así como continuar de frente, rodeándola también parcialmente. También está acondicionada para realizar el cambio de sentido”.*

<sup>3014</sup> *El RGCir no se ocupa de que estén preseñalizadas y no prohíbe la existencia de semáforos tanto a la entrada como en su interior. Sin embargo, la Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, en su apartado 4.6.5 señala:*

*“La presencia de una glorieta debe ser advertida en todos sus accesos, por medio de una señal P-4 situada a unos 200 m de la marca vial M-4.2 fuera de poblado, y a distancias menores en zona urbana o suburbana.*

*La preseñalización de los destinos a que conducen las salidas de la glorieta (al menos de los principales, especialmente de los que supongan continuidad de itinerario) se hará por medio de carteles. Si hubiera un carril segregado para girar a la derecha, tal circunstancia se indicará en el croquis”.*

*El cartel que figura en la norma 8.1-C coincide con la señal S-200 (Preseñalización de glorieta) del RGCir y debemos tener en cuenta que según el Anexo I RGCir, la Norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras, forma parte del Catálogo Oficial de Señales.*

<sup>3015</sup> *Las Directivas de la Unión Europea son un poco más precisas y lo denominan “paso ferroviario a nivel”. Como curiosidad conviene destacar que en Gibraltar hay un paso a nivel especial que no entraría en la definición española, ya que impide el paso cruzando la pista de aterrizaje cuando están aterrizando aviones y no existe ninguna vía de ferrocarril.*

<sup>3016</sup> *Es lamentable que no defina lo que es una vía. Al leer la legislación de tráfico se llega a la conclusión de que una vía urbana es el espacio existente entre edificios enfrentados y en la legislación de carreteras que éstas comprenden el espacio existente entre ambas aristas de la explanación.*

<sup>3017</sup> (Vía pública).

<sup>3018</sup> (Vía de comunicación).

**65. Carretera.** Vía pública pavimentada<sup>3019</sup> situada fuera de poblado<sup>3020</sup>, salvo los tramos en travesía.

**66. Autopista.** Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal **para la exclusiva circulación de automóviles**<sup>3021</sup> y que tiene las siguientes características<sup>3022</sup>:

- a) No tener acceso a la misma las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel ninguna otra<sup>3023</sup> senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda<sup>3024</sup>, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna<sup>3025</sup>.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios<sup>3026</sup>.

---

<sup>3017</sup> El Diccionario del Español Jurídico patrocinado por la Real Academia Española y el Consejo General del Poder Judicial la define como: "Infraestructura vial de dominio público y de uso común destinada, por disposición de la Administración, al libre tránsito de vehículos y personas.

<sup>3018</sup> Tampoco está definida y aparece en la definición de autopista y autovía. Se supone que son vías urbanas, interurbanas, caminos, sendas, servidumbres de paso y vías de ferrocarril o tranvía, por lo que si se citan éstas no debería incluirse "vías de comunicación".

<sup>3019</sup> Vemos que si está sin pavimentar no es una carretera, pasando a tener la consideración de camino, aunque este último término no está definido en este Anexo I.

<sup>3020</sup> Estaría mejor si recordase que está concebida principalmente para su uso por vehículos de motor. Según el DEL es un "camino público, ancho y espacioso, pavimentado y dispuesto para el tránsito de vehículos". Vemos que esta definición no es muy apropiada ya que asimila carreteras con calles.

<sup>3021</sup> Esta definición está prácticamente repetida en la Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras. El artículo 38.3 del RGCir permite la circulación excepcional de vehículos especiales o en régimen de transporte especial que exceden de las masas o dimensiones establecidas en el RGCir, bajo ciertas condiciones. A su vez, el artículo 71.2b) del RGCir permite circular por autopistas a vehículos especiales que trabajen en operaciones de limpieza, conservación, señalización o, en general, de reparación de vías. Hay que recordar que, en la definición de automóvil, se excluyen los vehículos especiales.

<sup>3022</sup> Esta definición es limitada en su contenido. No exige, por ejemplo, que exista más de un carril en cada sentido. Así, en la ampliación del puente de Rande, que cruza la ría de Vigo, inaugurada el 30.12.2017, que incorporó un carril exterior a cada lado del puente, se observa que en esos carriles no se puede adelantar y, sin embargo, se sigue considerando que forman parte de la autopista.

<sup>3023</sup> No tiene sentido que incluya la palabra "otra" porque pareciera que una autopista es también una senda. En cualquier caso, no es necesaria y eso se ve porque en la siguiente oración la suprime.

<sup>3024</sup> No está definida en este Anexo I.

<sup>3025</sup> Cruzar y ser cruzado viene a ser lo mismo. Por ello bastaría que dijese: "No cruzar a nivel ninguna vía de comunicación, incluyendo líneas de ferrocarril y tranvía, o servidumbres de paso". No sabemos porque añade "vía de comunicación", si las ha enumerado antes prácticamente todas, excepto "camino".

<sup>3026</sup> La Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la define del siguiente modo: «1 bis. "autopista": una carretera, especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos motorizados, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:

- a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;
- b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;
- c) está señalizada específicamente como autopista".

**67. Autovía**<sup>3027</sup>. Carretera especialmente proyectada, construida y señalizada como tal que tiene las siguientes características<sup>3028</sup>:

- Tener acceso limitado a ella las propiedades colindantes.
- b) No cruzar a nivel<sup>3029</sup> ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.

**68. Vía para automóviles**<sup>3030</sup>: Vía reservada exclusivamente a la circulación de automóviles, con una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes, y señalizada con las señales S-3 y S-4, respectivamente.

**69. Carretera convencional.** Carretera que no reúne las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles<sup>3031</sup>.

<sup>3027</sup> Este término inicialmente utilizado en España se está empezando a usar en Iberoamérica. La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras, simplifica esta definición, pero no la varía.

Sorprende que tanto el TRLTSV como la Ley de Carreteras insistan en que tienen "acceso limitado" o "limitación de accesos" a y desde las propiedades colindantes en vez de señalar que "podrán tener acceso". La indicación de que se trata de "acceso limitado" y no de "acceso directo" es que no se puede acceder directamente desde una propiedad, sino que desde esta se accede a otra vía y ésta la que va a desembocar en la autovía. En esos casos, si en la autovía no se permite la circulación de bicicletas, debiera señalarse esa circunstancia en el acceso. Eso no impide que en España sigan existiendo otras vías que la Norma 8.1-1C señalización vertical de la Instrucción de Carreteras (BOE núm. 83, de 5 de abril de 2014), califica como "carreteras de calzadas separadas" cuando no reúnen todas las condiciones exigidas a las autopistas y autovías y que, en la Ley de Carreteras de 2015, se denominan "carreteras multicarril".

<sup>3028</sup> La Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la define del siguiente modo: 1 ter. "**carretera principal**": una carretera situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones y pertenece a la categoría más alta de carreteras por debajo de la categoría "**autopista**" en la clasificación nacional de carreteras en vigor el 26 de noviembre de 2019.»

<sup>3029</sup> Vemos que además de los pasos a nivel en los que siempre está presente una línea de ferrocarril, existen cruces a nivel en los que no es obligatorio esa presencia.

<sup>3030</sup> El Decreto 1277/1969, de 26 de junio (BOE núm. 154, de 28 de junio), por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y se incluye en el mismo un nuevo capítulo regulando la circulación por autopista ya definía lo que era una "vía para automóviles" de una forma muy parecida a la actual. El Reglamento General de Circulación 1428/2003 recuperó la denominación "vía para automóviles" para sustituir a la de "vías rápidas" y la añadió al Anexo I de la Ley. Posteriormente, se pensó que el nombre "vías rápidas" inducía a una velocidad excesiva. Fue la asociación "Stop Accidentes" la que solicitó el cambio de denominación principalmente por los accidentes que estaban teniendo lugar en Galicia en esa época.

La Ley 37/2015, de 29 de setiembre, de carreteras (BOE núm. 234, de 30 de setiembre) abandona el término "vía para automóviles" y lo sustituye por "carretera multicarril" dejando claramente indicado que es diferente de una "vía convencional".

Así, el art. 2 de la Ley de Carreteras que se ocupa de las definiciones, señala: "3. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales".

Dado que la definición de carretera en este Anexo I incluye la exigencia de que esté pavimentada, una vía que no lo estuviese nunca tendría la consideración de carretera.

<sup>3031</sup> El Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, (BOE núm. 314, de 29 de diciembre) por el que se modifica el Reglamento General de Circulación rebajó a 90 km/h la velocidad máxima en carreteras convencionales para turismos, motocicletas, autocaravanas hasta 3.500 MMA y pick-ups a 90 km/h, pero dejó abierta la posibilidad de que el titular de la vía pudiese autorizar a circular a 100 km/h si existe separación física entre los dos sentidos de circulación, aunque, en estas últimas vías, no incluyó a las pick-ups. Lamentablemente el término "separación física" produce inseguridad jurídica ya que existen vías convencionales cuyos sentidos de circulación están separados por hitos cilíndricos y queda la duda de si esas vías podrían señalizarse a 100 km/h. Además, la reforma no suprimió las vías para automóviles, aunque al excluirlas de la regulación sobre la velocidad, obliga a que el

**70. Poblado.** Espacio que comprende edificios<sup>3032</sup> y en cuyas vías de entrada y de salida están colocadas, respectivamente, las señales de entrada a poblado y de salida de poblado<sup>3033</sup>.

*titular las clasifique como carreteras convencionales o permita circular en ellas a 100 km/h cuando tengan los sentidos de circulación separados físicamente. En la Ley de Carreteras han desaparecido las vías para automóviles.*

*También sigue indicando que en las carreteras convencionales señalizadas a 100 km/h los turismos y motocicletas pueden adelantar a 120 km a vehículos que circulen a menos de esa velocidad. Esto es un poco extraño ya que los 20 km/h adicionales estaban pensados para favorecer los adelantamientos en carreteras convencionales con sólo dos carriles y con dos sentidos, para evitar las colisiones frontales y ahora ya no se producirían.*

*En cualquier caso, es notable la falta de sincronización en dos leyes aprobadas al mismo tiempo, la de Seguridad Vial y la de Carreteras, ya que la primera clasifica como convencionales especiales a las carreteras que la segunda denomina multicarriles.*

<sup>3032</sup> *La definición se queda un poco corta. El diccionario de la RAE señala que población es un conjunto de edificios y espacios.*

<sup>3033</sup> *El art. 21.3 del TRLTSFV dispone:*

*“Se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las travesías especialmente peligrosas, por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal”.*

*El Reglamento General de Circulación es el reglamento que va a cumplir con dispuesto en la Ley y lo hace en el art. 50 que se ocupa de los límites de velocidad en vías urbanas y travesías:*

*“1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:*

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.*
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.*
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.*

*A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.*

*2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.*

*3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica (esta excepción no está contemplada en la Ley).*

*4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.*

*5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.*

*6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado”.*

*Aunque la Ley señala que sólo habrá un límite máximo general en ciudades y travesías, el RGCir establece, en realidad, 3 límites.*

*En cualquier caso, antes de la señal de entrada en poblado deben ir señalizándose velocidades inferiores a la genérica de una carretera convencional, es decir, antes de los límites genéricos en poblado debiera haber, al menos, a distancia conveniente una señal que redujese la velocidad de una carretera convencional de 90 a 70 km/h.*

*Aunque ya vimos que el RGCir permite que excepcionalmente la autoridad municipal pueda aumentar la velocidad a 50 km/h en vías de un carril por sentido. El 17.06.2021 los medios se hacían eco de que Málaga, Ponferrada y San Sebastián se habían acogido a la excepción contemplada en el RGCir y habían aumentado la velocidad en algunas vías de un carril por sentido. Los motivos para hacerlo era que se ralentizaba el tráfico, favorecía las averías y aumentaba la contaminación al circular los vehículos en un rango de revoluciones inferior al que fueron diseñados.*

*Por su parte el art. 50 RGCir indica: “3. Las señales de reglamentación (las señales de velocidad máxima lo son) colocadas al lado o en la vertical de una señal que indique el nombre del poblado significan que la reglamentación se aplica a todo el poblado, excepto si en éste se indicara otra reglamentación distinta mediante otras señales en **ciertos tramos de la vía**”. Con lo que esta redacción deja mucho que desear, ya que cita vía en singular cuando lo normal es que en cada localidad haya más de una vía. Por ello debería decir “salvo en aquellas vías en que rija una velocidad distinta u otra señal de reglamentación).*

**71. Travesía**<sup>3034</sup>. Tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías<sup>3035</sup> aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso<sup>3036</sup>.

**72. Vía interurbana.** Vía pública situada fuera de poblado.

**73. Vía urbana.** Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

**74. Vía ciclista**<sup>3037</sup>: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos<sup>3038</sup>, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho<sup>3039</sup> permite el paso seguro de estos vehículos.

---

*Si la señal de reglamentación estuviese antes o después de la indicación del poblado no se aplicaría en toda la localidad sino desde la vertical hasta que nos encontremos una señal de fin de prohibiciones, una señal diferente de velocidad máxima, una señal de fin de velocidad máxima o si está colocada en una vía sin prioridad, cuando salga de la intersección de la vía con prioridad.*

<sup>3034</sup> *Esta redacción considera por igual a todos los poblados y debemos tener en cuenta que en las Comunidades de población dispersa, como sucede en el norte de España podemos encontrar la señal de poblado y tardar en ver un conjunto de casas. Eso hace que la velocidad exigida en travesías no sea creíble para el conductor ya que éste no entiende porque debe ir a 50 km/h en lugares donde no se ven viviendas. El Código de Circulación de 1934, en su primera redacción definía "Travesía" como "Parte de vía interurbana comprendida dentro del casco de una población", es decir, exigía que la travesía atravesase el casco de una población, sin tener en cuenta los espacios deshabitados.*

<sup>3035</sup> *En este caso pasaría a tener la consideración de vía urbana.*

<sup>3036</sup> *El artículo 46) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (BOE núm. 234, de 30 de septiembre), así como el artículo 122.2) del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (BOE núm. 228, de 23 de septiembre), definen la travesía como "... la parte de carretera en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquéllas en al menos una de sus márgenes.*

*En las travesías de carreteras del Estado corresponde al Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), previo informe del ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público. En caso de que la travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al Ministerio de Fomento (desde enero de 2020 pasa a denominarse "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"), previo informe del ayuntamiento correspondiente. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo. Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de explanación.*

*Donde haya aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a 2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros".*

<sup>3037</sup> *La Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado), fue la que añadió en el Anexo I los términos relacionados con las vías ciclistas.*

<sup>3038</sup> *La señal S-64 (art. 160 RGCir) indica que se trata de un carril bici o una vía ciclista adosada a la calzada y que "**sólo pueden ser utilizados por ciclos**", es decir no pueden circular otros tipos de vehículos incluidos los VMP, los ciclos de motor y los triciclos de motor, al haber adquirido estos últimos la condición de vehículos de motor por el Reglamento UE 168/2013.*

<sup>3039</sup> *Debía indicarse un ancho para poder llevar esta denominación, tanto cuando se puede circular en un sentido o cuando se puede hacer en ambos.*

**75. Carril-bici.** Vía ciclista<sup>3040</sup> que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido<sup>3041</sup>.

**76. Carril-bici protegido.** Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

**77. Acera-bici**<sup>3042</sup>. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

**78. Pista-bici**<sup>3043</sup>. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

**79. Senda ciclable**<sup>3044</sup>. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

---

<sup>3040</sup> No deberían mezclarse conceptos como carril, vía y calzada, ya que si es un carril no es una vía y si este carril está adosado a la calzada es que no forma parte de ella. Hubiera sido mucho mejor que dijese: "Carril que discurre normalmente por la parte derecha de la calzada, con uno o dos sentidos de circulación, destinado al uso por ciclistas".

<sup>3041</sup> En 2001 la DGT editó el "Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de carril bici".

También es muy interesante la publicación: "Manual de Diseño para el tráfico de bicicletas". Se puede consultar en: <https://drive.google.com/file/d/0B8rDV5P34PbLbIJN2FJVzRTZDQ/view>

La Norma 8.1-IC Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras, que según el Anexo I RGCir forma parte del Catálogo Oficial de señales de circulación, señala que en un carril bici "se señalará su entrada mediante señales R-407a) que se repetirán en cada intersección del carril bici con aquellos puntos donde pudieran acceder vehículos a él. En las entradas también deben disponerse las señales de prohibición de circulación que correspondan".

La norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras, establece en su apartado 8.15 dedicado a las vías adyacentes a carreteras, que una vía ciclista es "aquella específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente y con un ancho que permita el paso de estos vehículos. La vía ciclista no tendrá la consideración de carretera".

En los tramos interurbanos de una carretera, cualquier vía ciclista que discurra paralela o próxima a dicha carretera deberá estar segregada de la misma. Se utilizará una pista-bici, que es la vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con un trazado independiente de la carretera".

Se ha observado que pintar un carril-bici en el lateral de una calzada, sin separación física con el resto de la misma provoca peligrosas aproximaciones de los vehículos a los ciclos poniendo en riesgo su seguridad.

A veces se refuerzan los arcones y se pintan de otro color y se les llama carril-bici. El 03.07.2019 se inauguró en la carretera LP-3322 que une las poblaciones de Bellcaire d'Urgell y Linyola (Lleida), un carril-bici que consistía simplemente en el refuerzo de los arcones y su pintado de color verde. Ante las protestas en las redes sociales las autoridades reconocieron que no se trataba de un carril-bici (<http://www.iberobike.com/el-arcen-que-pintaron-de-carril-bici-y-no-colo-twitter/>).

<sup>3042</sup> Aquí nos encontramos de nuevo con la mezcla de términos "acera" y "vía" y debía haberse evitado. Los ayuntamientos deben tener en cuenta la Orden TAM/851/2021, ya que regula las **dimensiones mínimas de las aceras para que sean consideradas parte de un itinerario peatonal accesible...** antes de decidirse a pintar un carril bici.

En 2014 en Zaragoza, entró en vigor una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón (TSJA), de 23.09.2013 prohibiendo la circulación en bici por aceras y zonas peatonales. Fue ratificada ese mismo año por el Tribunal Supremo basándose en las definiciones de acera y zona peatonal que figuran en este Anexo I del TRLTSV.

No existe en el Reglamento General de Circulación una señal específica de acera-bici.

<sup>3043</sup> No existe en el Reglamento General de Circulación una señal específica de pista-bici.

<sup>3044</sup> Esta definición no se ajusta a lo expresado por el DLE ya que, según éste, una senda es un camino "abierto principalmente por el tránsito de peatones y del ganado menor", es decir, no fue abierto por las autoridades, sino que se abrió de forma natural a través de su uso. En cualquier caso, debiera llamarse senda ciclopeatonal para dar a entender que en ella conviven peatones y ciclos. En Iberoamérica se utiliza también el término "bicisenda" o "ciclosenda". Es conveniente tener en cuenta que no se trata de una "vía ciclista".

<sup>3045</sup> (Normativa sobre vías ciclistas en la legislación de carreteras).

**80. Detención**<sup>3046</sup>. Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

---

<sup>3045</sup> En el en el art. 8.15) de la Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC del Ministerio de Fomento, del 19 de febrero de 2016, sólo se hace referencia a las vías ciclistas adyacentes a carreteras y, por tanto, no a las aceras-bici, ni a las sendas ciclables que discurren por parques y jardines.

Este artículo establece que en los tramos interurbanos de una carretera: "cualquier vía ciclista que discurra paralela o próxima a dicha carretera deberá estar segregada de la misma. Se utilizará una pista – bici, que es la vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con un trazado independiente de la carretera.

Si no fuera posible segregar las vías ciclistas mediante el uso de la pista – bici, podrán adosarse dichas vías a la plataforma, con las siguientes condiciones:

- En tramos periurbanos y urbanos de cualquier clase de carretera se diseñará un carril – bici protegido, que es la vía ciclista con elementos laterales que la separan físicamente de la plataforma de la carretera. La franja lateral que, actuando como berma, sirva de separación física entre la plataforma de la carretera y el carril – bici protegido tendrá un ancho mayor o igual que un metro y cincuenta centímetros ( $\geq 1,50$  m).
- En tramos urbanos de carreteras convencionales y multicarril con velocidad de proyecto ( $V_p$ ) menor o igual que cincuenta kilómetros por hora ( $\leq 50$  km/h) y, si no fuese posible la implantación del carril – bici protegido, excepcionalmente y con la debida justificación se podrá diseñar un carril – bici, que es la vía ciclista que discurre adosada a la plataforma de la carretera. El ancho mínimo de separación entre la plataforma de la carretera y el carril – bici será un metro ( $\geq 1,00$  m).

Además del sistema de contención de vehículos, el carril – bici protegido dispondrá, al menos, de un cerramiento situado entre la carretera y el carril – bici.

En ningún caso la ejecución de una vía ciclista adosada a la carretera supondrá la disminución del ancho del arcén de la carretera.

No se ubicarán vías ciclistas ocupando los arcones de las carreteras".

Las condiciones que deberán cumplir las intersecciones de las vías ciclistas con las carreteras se recogen en el epígrafe 10.5.4 de la misma normativa, que nos dice:

"Las vías ciclistas no podrán tener intersecciones con autopistas, autovías ni con sus ramales de enlace y vías colectoras – distribuidoras. Tampoco podrán intersectar con las carreteras multicarril (excepto en intersecciones reguladas por semáforos). En las intersecciones con carreteras convencionales las vías ciclistas no tendrán prioridad de paso.

En su proyección se deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Existencia de visibilidades de parada y cruce recíprocas.
- Recorrido mínimo de los ciclistas en el trazado en planta de la intersección."

<sup>3046</sup> Debería incluir la detención con motivo de un control de tráfico o por obras en la vía. En algunos países se recomienda al conductor que deje el suficiente espacio que le permita ver completamente los neumáticos traseros del vehículo que tiene adelante y que si la detención es en una pendiente está atento ante la posibilidad de que el vehículo detenido delante se pueda deslizar hacia atrás. También en otros países, como es el caso de Argentina, se establece que el conductor no puede abandonar el vehículo durante la detención. Sin embargo, si se produjese un accidente múltiple o un bloqueo, por ejemplo, por nieve y estuviese el tráfico detenido mucho tiempo, es difícil impedir que una persona quiera salir del vehículo.

**81. Parada**<sup>3047</sup>: Inmovilización de un vehículo<sup>3048</sup> durante un tiempo inferior a dos<sup>3049</sup> minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo<sup>3050</sup>.

**82. Estacionamiento**<sup>3051</sup>: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o parada.

---

<sup>3047</sup> El Decreto de 22.07.1958 (BOE núm. 223, de 17 de setiembre) añadía otro significado: "Designa también el lugar donde se detienen regularmente los vehículos de servicio público para tomar y dejar viajeros". La parada de autobús está explicada, en el RGCir, al definir la señal S-19, aunque de forma mucho más escueta.

Se utilizan los términos "parada de taxis", "parada de transporte público" o "parada discrecional" pero, en todos estos casos, nunca hay una limitación de tiempo de dos minutos.

<sup>3048</sup> El Decreto 1277/1969; de 26 de junio, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación tenía una definición de "parada" mucho más amplia: «Parada» es la inmovilización de un vehículo durante el tiempo necesario para tomar o dejar personas, o cargar o descargar cosas, sin más duración que la absolutamente imprescindible para su objeto. Este término designa también el lugar donde se detienen regularmente los vehículos de servicio público para tomar o dejar viajeros, No se considera como parada la detención accidental o momentánea de un vehículo por necesidades de circulación o por cumplir algún requisito reglamentario.»

<sup>3049</sup> Tenía que indicar "salvo las excepciones reglamentarias" o "excepto las grúas de auxilio durante las operaciones de retirada de vehículos", excepción contemplada en el apartado 3 del artículo 38 de la Ley.

También el artículo 46.1.e) habla de "autobús en situación de parada" y eso puede producir confusión ya que puede permanecer más de dos minutos en la parada. Debiera indicar, en este caso: "mientras suban o bajen pasajeros o permanezca con el motor encendido".

La Orden del Ministerio de Gobernación de 15 de junio de 1965 sobre la adopción de medidas respecto a los vehículos que se encuentren abandonados o estacionados en las vías públicas (BOE núm. 148, de 22 de junio) no era tan estricta con el período máximo de dos minutos ya que indicaba: "la parada de toda clase de vehículos durará el tiempo absolutamente imprescindible para realizar la finalidad que la motive, sin exceder de dos minutos, **salvo que con ella no se perturbe gravemente la circulación**".

<sup>3050</sup> De su redacción literal se deduce que no puede bajar del mismo, tal como también se establece en el art. 97.3f) RGCir donde indica: "Si por necesidades de la circulación un vehículo queda inmovilizado en el interior de un túnel o paso inferior, el conductor y los pasajeros **no deben abandonar** el vehículo".

Si se quiere interpretar que "no abandonar" es no perderlo de vista también es poco claro que no diga una distancia de alejamiento límite del vehículo o, al menos indicar que no debe perderlo de vista en ningún momento. En las autoescuelas se enseña que el conductor debe permanecer dentro o al lado del vehículo para poder retirarlo si es requerido para ello.

Ordenanzas municipales como la de Barcelona indican que se considera parada la inmovilización breve del vehículo para recoger o dejar personas o cargar y descargar objetos. El conductor tiene que permanecer dentro del vehículo o junto a él para poder retirarlo cuando le sea requerido.

Un precepto tan importante debiera tener, al menos, las mismas aclaraciones que figuran en la Instrucción 16 TV/89 sobre estacionamiento asistido de vehículos de motor, donde se detalla que la distancia entre el conductor y el vehículo será inferior a 4 m. En este caso, la persona que maneja el mando a distancia sigue siendo el conductor y esto tiene importancia a efectos de seguro y de estadísticas de accidente.

También debería indicar que el conductor tiene que desplazar el vehículo de forma inmediata.

El Código de la Circulación alemán señala que quien se baja del vehículo o está parado más de tres minutos pasa de la conducción de "parado" a "estacionado".

<sup>3051</sup> Si el conductor "abandona" más de 2 minutos el vehículo pasaría a ser "estacionamiento". En algunos países como Noruega, aclaran que sigue siendo estacionamiento, aunque el conductor no abandone el vehículo.

## ANEXO II <sup>3052</sup>

### Infraacciones que llevan aparejada la pérdida de puntos <sup>3053</sup>

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan, perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señalan a continuación:

#### Puntos <sup>3054</sup>

|   |          |
|---|----------|
| <b>1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:</b>  |          |
| Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)  | <b>6</b> |
| Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)  | <b>4</b> |
| <b>2. Conducir con presencia de drogas en el organismo</b>  | <b>6</b> |
| <b>3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo</b>  | <b>6</b> |
| <b>4. Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas</b>   | <b>6</b> |
| <b>5. Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico</b> | <b>6</b> |
| <b>6. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre</b>                   | <b>6</b> |
| <b>7. La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad.</b>  | <b>6</b> |
| <b>8. Utilizar, sujetando con la mano, dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce.</b>   | <b>6</b> |

<sup>3052</sup> Los puntos pierden su función cuando un conductor no es parado después de cometer una infracción y por ello los agentes no identifican al conductor ya que si éste tiene una buena posición económica y poca ética puede pagar la sanción por no identificar al conductor y no pierde puntos.

<sup>3053</sup> Todavía sigue habiendo ayuntamientos que no detraen puntos en las infracciones de tráfico lo que implica que no se está aplicando la ley, perjudicando a unos conductores frente a otros.

<sup>3054</sup> En otros lugares como sucede, por ejemplo, en Nueva York, se retiran puntos por abandonar el lugar estando involucrado en una colisión con daños materiales o por no detenerse ante la presencia de un autobús escolar.

|   |   |
|---|---|
| 9. Arrojar <sup>3055</sup> a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes.  | 6 |
| 10. Incumplir las disposiciones legales sobre preferencia de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida   | 4 |
| 11. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida  | 4 |
| 12. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas o sin dejar la separación mínima de 1,5 metros.   | 6 |
| 13. No respetar las señales o las órdenes de la autoridad encargada de la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico, o de sus agentes.   | 4 |
| 14. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede.   | 4 |
| 15. No hacer uso, o no hacerlo de forma adecuada, del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección obligatorios.  | 4 |
| 16. Conducir un vehículo con un permiso o licencia de conducción que no le habilite para ello.  | 4 |
| 17. Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce.  | 4 |
| 18. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías.  | 4 |
| 19. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente.   | 3 |
| 20. Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, o manteniendo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce, o utilizando manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como dispositivos de telefonía móvil en condiciones distintas a las previstas en el ordinal 8. | 3 |
| 21. Conducir vehículos que lleven mecanismos de detección de radares o cinemómetros.  | 3 |

<sup>3055</sup> Este término excluye de la retirada de puntos a la infracción muy grave contemplada en el artículo 77 b): "Circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios" ya que la carga se ha caído y por ello no ha sido arrojada.

La detracción de puntos por exceso de velocidad se producirá de acuerdo con lo establecido en el anexo IV<sup>3056</sup>.

## EXCESO DE VELOCIDAD

2 - 4 - 6

### ANEXO III

#### Cursos de sensibilización y reeducación vial<sup>3057</sup>.

La duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación vial serán los que se establezcan por orden del Ministro del Interior<sup>3058</sup>.

**1. Objeto.** Los cursos de sensibilización y reeducación vial tendrán por objeto concienciar a los conductores sobre su responsabilidad como infractores y las consecuencias derivadas de su comportamiento, en especial respecto a los accidentes de tráfico, así como reeducarlos en el respeto a los valores esenciales en el ámbito de la seguridad vial como son el aprecio a la vida propia y ajena, y en el cumplimiento de las normas que regulan la circulación.

La realización de estos cursos tendrá como objetivo final modificar la actitud<sup>3059</sup> en la circulación vial de los conductores sancionados por la comisión de infracciones graves y muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos.

**2. Clases de cursos.** Se podrán realizar **dos clases de cursos:**

**a) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que hayan perdido una parte del crédito inicial de puntos asignados.** La superación con aprovechamiento de estos cursos les permitirá recuperar hasta un máximo de seis puntos,

<sup>3056</sup> Será de 2 a 6 puntos de acuerdo con el exceso cometido.

<sup>3057</sup> Incorporado por la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regulan el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modificó el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE núm. 172, de 20 de julio).

<sup>3058</sup> Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE núm. 190, de 10 de agosto). Ver artículo 71 de esta Ley. Debemos tener en cuenta asimismo lo dispuesto en el preámbulo de dicha orden ministerial, así como en la disposición adicional segunda del texto refundido de esta Ley, según el cual, "Las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán las encargadas, en su ámbito territorial, de determinar el modo de impartir los cursos de sensibilización y reeducación vial, de acuerdo con la duración, el contenido y los requisitos de aquéllos que se determinen con carácter general".

<sup>3059</sup> En este cambio de actitud desempeñan un papel fundamental las personas con discapacidades que dan charlas a los alumnos y cuentan sus experiencias. Ver personas reales con problemas reales hace que el mensaje llegue con mucha más profundidad a los asistentes y les ayuda a recapacitar sobre su conducta.

Los participantes en el curso tienen que ser conscientes que un accidente puede arrasar la vida de una persona y afectar a la familia y a sus amistades. Si creemos que la vida se apoya en cuatro pilares: salud, familia, trabajo-ingresos y ocio-amistades, vemos que además de las secuelas físicas, un accidente acaba impactando, poco a poco, a los otros pilares: los amigos se alejan, simplemente porque es más difícil tener la oportunidad de encontrarse con ellos, el ocio se ve dificultado y muchas veces se siente la impotencia de no poder jugar lo suficiente con los hijos, se puede perder el trabajo y disminuir los ingresos y siempre con el temor de que acabe afectando a la convivencia familiar.

siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de **quince horas**.<sup>3060</sup>

**b) Los cursos de sensibilización y reeducación vial para aquellos conductores que pretendan obtener de nuevo el permiso o la licencia de conducción tras haber perdido la totalidad de los puntos asignados.** La superación con aprovechamiento de estos cursos será un requisito previo para que el titular de la autorización pueda obtenerla de nuevo, siempre que cumpla los requisitos establecidos en esta ley. Su duración máxima será de **treinta horas**<sup>3061</sup>.

**3. Contenido de los cursos.** El contenido de los cursos de sensibilización y reeducación vial versará, principalmente, sobre aquellas materias relacionadas con los accidentes de tráfico, sus causas, consecuencias y los comportamientos adecuados para evitarlos.

**4. Centros de reeducación vial.** Los centros que vayan a gestionar estos cursos se contratarán de acuerdo con lo establecido en la legislación de contratos del sector público.

#### **Cuadro a aplicar sobre, infracciones, sanciones y detracción de puntos**<sup>3062</sup>

| <b>Conductores con tasa de referencia de 0,15 mg/l aire espirado</b> |                     |                         |
|--|---------------------|-------------------------|
| <b>Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)</b>            | <b>Sanción</b>      | <b>Puntos a detraer</b> |
| Hasta 0,18   | No procede denuncia | -                       |
| Entre 0,19 y 0,30  | 500 euros (1)       | 4                       |
| Más de 0,30  | 1000 euros          | 6                       |

<sup>3060</sup> Actualmente son de 12 horas.

<sup>3061</sup> Actualmente son de 24 horas.

<sup>3062</sup> Instrucción de la DGT 14/S - 134, de 9 de julio de 2014.

Hay que recordar que eso es si n presenta síntomas) dado que para el Código Penal **siempre hay delito si se conduce con síntomas**: art.379.2 ".../... condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de./..."

| <b>Conductores con tasa de referencia de 0,25 mg/l aire espirado</b> |                     |                  |
|--|---------------------|------------------|
| Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)                   | Sanción             | Puntos a detraer |
| Hasta 0,28   | No procede denuncia | -                |
| Entre 0,29 y 0,50  | 500 euros (1)       | 4                |
| Más de 0,50  | 1000 euros          | 6                |

(1) Los conductores que sean sancionados por cometer, a partir de la entrada en vigor de la ley, una infracción al artículo 20 del Reglamento General de Circulación, en caso de volver a ser denunciados por este mismo precepto en el plazo de 1 año, serán sancionados con multa de 1.000 euros

#### **ANEXO IV<sup>3063</sup>.**

#### **Cuadro de sanciones y puntos por exceso de velocidad<sup>3064</sup>**

<sup>3063</sup> Anexo IV introducido por el apartado diecisiete del artículo único de la Ley 18/2009, de 23 de noviembre (BOE núm.283, de 24 noviembre), por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el R.D. Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (derogado), en materia sancionadora.

<sup>3064</sup> Los Jefes Provinciales de Tráfico han delegado en el Director del Centro de Tratamiento de denuncias automatizadas (el ESTRADA en León), determinadas competencias sancionadoras:

1. Exceso de velocidad captado por radares fijos.
2. Exceso de velocidad captado por cámaras y radares no fijos cuando no se haya podido parar e identificar al conductor.
3. No identificar al conductor por parte del titular en los casos anteriores.
4. No tener la ITV al día (pero no en los casos en que la ITV sea desfavorable o negativa ya que se siguen tramitando en la Jefatura Provincial).

Las infracciones que llegan al ESTRADA pueden suponer en muchos casos una doble sanción al conductor, ya que, en caso de exceso de velocidad, el Centro lee la matrícula y si comprueba que no tiene actualizada la ITV le sanciona también por este motivo. Sin embargo, no lo está haciendo en el caso del seguro.

## **Infracción<sup>3065</sup> sobre exceso de velocidad<sup>3066</sup> captado<sup>3067</sup> por cinemómetro.<sup>3068</sup>**

<sup>3065</sup> Los conductores que cometan excesos de velocidad tipificados como muy graves en esta tabla podrán perder más de 8 puntos en un día si esta infracción se suma a otras infracciones, especialmente graves, cometidas en el mismo día.

<sup>3066</sup> La Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida (BOE nº 47, de 24 de febrero de 2020, con vigencia el 24.08.2020) establece los siguientes márgenes de error para los cinemómetros:

**Cinemómetros en instalación fija o estática**, colocados en arquetas, pórticos o postes. Para velocidades establecidas  $\leq 100$  km/h, los radares cuentan con  $\pm 5$  km/h de margen. Para más de 100 km/h, los radares se calibran con un  $\pm 5$  % de margen.

**Cinemómetros en instalación móvil sobre vehículo**, colocados en vehículos policiales en movimiento o detenidos. Para velocidades establecidas  $\leq 100$  km/h,  $\pm 7$  km/h de margen. Para más de 100 km/h,  $\pm 7\%$  de margen.

**Cinemómetros de tramo**, que calculan la velocidad media en un tramo de vía mediante una captación de imágenes al principio y al final del tramo. Para velocidades establecidas  $\leq 100$  km/h,  $\pm 3$  km/h de margen. Para más de 100 km/h, 3% de margen.

**Tiempo intervehicular** (para distancia entre vehículos):  $\pm 0,8$  s

**Cinemómetros en aeronave**. Pueden ir ubicados en helicópteros, drones, aviones de ala fija u otros sistemas de navegación y se utilizan para determinar la velocidad de un vehículo desde el aire.

- Para la posición y medida de distancias:  $\pm 3\%$  (valor mínimo 5 m).
- Para el tiempo transcurrido en recorrido de distancias:  $\pm 0,1\%$  (valor mínimo 2 s)
- Para la media de velocidad:  $\pm 5\%$ .

<sup>3067</sup> Los periódicos del 23 de octubre de 2014 comentan una sentencia del juzgado contencioso-administrativo núm. 17 de Madrid ante una demanda planteada por Automovilistas Europeos Asociados por una multa por un exceso de velocidad captado por un radar. La sentencia señala: "El margen de error para superar la verificación periódica de instrumentos estáticos es del 5% para velocidades superiores a 100 km/h. Si el instrumento pudo superar los ensayos por cumplir con tal margen de error, por ser tolerable el mismo, la lógica consecuencia de ello es que dicho porcentaje -máximo- se aplique también sobre la medida obtenida con el fin de evitar, en todo caso, el error "contra reo" e imputar los hechos con el grado de certeza exigible en derecho sancionador".

La sentencia, reduce la cuantía de la multa por no tener en cuenta esos márgenes de error y recuerda que la circular 10/2011, de 17 de noviembre de la Fiscalía General del Estado establece que los márgenes de error deben aplicarse sobre la media obtenida por el radar utilizado dependiendo del tipo del que se trate: fijos, móviles, de tramo o de aeronaves.

El 12.03.2021 los medios de comunicación comentan que el Juzgado Contencioso Administrativo número 5 de Córdoba anuló una multa captada por un cinemómetro fijo por "no existir dos fotografías tomadas en diferentes instantes". Según la sentencia un único fotograma de un vehículo captado por un radar fijo, no avalado por la referencia de ningún Guardia Civil ni persona física alguna, es insuficiente para multar a un conductor, aunque se aporten dos imágenes diferentes.

Las multas de este tipo de cinemómetros, deben venir acompañadas por dos imágenes de momentos diferentes, es decir, no puede ser la misma imagen ampliada, lo que podría invalidar la mayoría de sanciones impuestas. Esta sentencia puede ser la caja de pandora ante posibles reclamaciones contra la DGT.

El Juzgado condenó a la DGT a pagar las costas del juicio al entender que la administración de Tráfico ha actuado de mala fe cuando realiza este tipo de actos.

La sentencia emitida estima que, según la orden ITC/3699/2006, de 22 de noviembre, "salvo que el instrumento —el radar— sea capaz de seguir e identificar inequívocamente el objetivo durante todo el proceso de medición, a los instrumentos instalados de forma fija y diseñados para operar bajo circunstancias donde no es posible la presencia continua del operador que vigile sus especificaciones de funcionamiento, se les exigirá al menos dos fotogramas del vehículo infractor tomados en diferentes instantes: uno de ellos mostrará una visión panorámica del vehículo; el otro, su placa de identificación".

<sup>3068</sup> En el texto de la Ley se habla siempre (7 veces) de radares o cinemómetros y en este apartado se limita a cinemómetro.

La mejora de los radares va a permitir distinguir el tipo de vehículo que ha cometido la infracción y así se podrá aplicar la sanción en función de la limitación específica aplicable a cada uno. Hasta ahora sólo se sancionaba a los camiones, autobuses o furgonetas cuando el exceso de velocidad cometido se situaba por encima del límite aplicable a turismos y motocicletas.

La sentencia 247/2014 de la Audiencia Provincial de Oviedo recuerda que según reiterada jurisprudencia no es necesario que el agente de tráfico tenga un certificado de capacitación para el uso del cinemómetro.

| Límite           |           | 20 | 30 | 40  | 50  | 60  | 70  | 80  | 90  | 100 | 110 | 120 | Multa | Puntos |
|------------------|-----------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--------|
| Exceso velocidad | Grave     | 21 | 31 | 41  | 51  | 61  | 71  | 81  | 91  | 101 | 111 | 121 | 100   | -      |
|                  |           | 40 | 50 | 60  | 70  | 90  | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 |       |        |
|                  |           | 41 | 51 | 61  | 71  | 91  | 101 | 111 | 121 | 131 | 141 | 151 | 300   | 2      |
|                  |           | 50 | 60 | 70  | 80  | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 |       |        |
|                  | 51        | 61 | 71 | 81  | 111 | 121 | 131 | 141 | 151 | 161 | 171 | 400 | 4     |        |
| 60               | 70        | 80 | 90 | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 | 180 |     |     |       |        |
|                  |           | 61 | 71 | 81  | 91  | 121 | 131 | 141 | 151 | 161 | 171 | 181 | 500   | 6      |
|                  |           | 70 | 80 | 90  | 100 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 | 180 | 190 |       |        |
|                  | Muy grave | 71 | 81 | 91  | 101 | 131 | 141 | 151 | 161 | 171 | 181 | 191 | 600   | 6      |

<sup>3069</sup> (Sanciones progresivas por kilómetro sobrepasado).

En los tramos de autovías y autopistas interurbanas de acceso a las ciudades en que se hayan establecido límites inferiores a 100 km/h<sup>3070</sup>, los excesos de velocidad<sup>3071</sup> se sancionarán con la multa económica correspondiente al cuadro de sanciones del anexo IV. El resto de los efectos administrativos y penales<sup>3072</sup> sólo se producirá cuando superen los 100 km/h y en los términos establecidos para este límite.

<sup>3069</sup> Se sanciona lo mismo ir ligeramente por encima del límite que superar ese límite en 30 km. Tal vez lo más justo sería cobrar 10 € por cada kilómetro que se supere el límite. Si se va a 132, se pagarían 120 € y si se circula a 150 se pagarían 300 €.

<sup>3070</sup> El art. 50 del RGCir, que se ocupa de los límites de velocidad en vías urbanas y travesías, indica que “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”. Es decir, si, por ejemplo, en una autopista o autovía interurbana, en la que el límite son 80 km/h por no estar señalizada expresamente o porque existen señales con esa velocidad máxima, siempre que el exceso de velocidad no constituya delito se sancionará por el Anexo IV. Por ejemplo, si circula a 151 km/h, es una infracción muy grave castigada con una multa de 600 €.

Cuando los límites de velocidad en esas vías sean superiores a 100 km/h, por ejemplo, a 110 km/h, entonces si circula a 175 km/h, tendría una sanción de 500 € y esta vez, sí que se le retirarían 6 puntos.

El Código Penal, en su art. 379.1) considera delito conducir 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, ... En este caso, si fuese a 191 km/h en esa misma vía limitada a 110, sería denunciado por un delito contra la seguridad vial y aunque no tendría retirada de puntos podría sufrir una pérdida de vigencia judicial.

<sup>3071</sup> La ley permite sancionar por un exceso de 1 km por encima del límite previsto, lo que da margen para que en caso de que los cinemómetros sean más fiables se puedan imponer multas por velocidades más próximas al límite.

<sup>3072</sup> El permiso se puede retirar por decisión de un juez de lo penal o por pérdida de vigencia.

## ANEXO V

### Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles<sup>3073</sup>

#### 1. Datos relativos al vehículo:

Número de matrícula.

Estado miembro de matriculación.

#### 2. Datos relativos a la infracción:

Estado miembro de la infracción.

Fecha de la infracción.

Hora de la infracción.

Código del tipo de infracción<sup>3074</sup> que corresponda según el cuadro siguiente:

| Código    | Tipo de infracción   |
|-----------|--|
| Código 1  | Exceso de velocidad.   |
| Código 2  | Conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas.  |
| Código 3  | No utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados.  |
| Código 4  | No detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop».  |
| Código 5  | Circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios.   |
| Código 10 | Conducción con presencia de drogas en el organismo.  |
| Código 11 | No utilización del casco de protección.  |
| Código 12 | Utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido. |

<sup>3073</sup> El 13 de marzo de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad. El objetivo de esta Directiva es facilitar la aplicación de las sanciones por las infracciones de tráfico cometidas en el territorio de la Unión Europea, especialmente en el caso de que sean cometidas por un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado en el que se cometió la infracción.

La Directiva indica que debe aprovecharse la aplicación informática del Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (Eucaris), que es obligatoria para los Estados miembros en virtud de las Decisiones Prüm, por lo que respecta a los datos de matriculación de vehículos.

<sup>3074</sup> En la actualidad ningún Estado europeo, por infracciones cometidas por turistas en su territorio procede a la retirada de puntos o le solicita a otro Estado que se los retire en su país.

(Datos de búsqueda a los que podrán acceder los órganos competentes españoles):

**Código 51** Impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles.<sup>3075</sup>

## ANEXO VI

### Datos que se facilitarán por los órganos competentes españoles

#### 3. Datos de los vehículos:

En todo caso, se facilitarán:

- Número de matrícula.
- Número de bastidor.
- Estado miembro de matriculación.
- Marca.
- Modelo.
- Código de categoría UE.
- Clase de emisiones EURO [este dato se facilitará únicamente con respecto a la infracción contemplada en el párrafo i) del artículo 98]<sup>3076</sup>.

#### 2. Datos de los titulares, conductores habituales o arrendatarios a largo plazo:

- Apellidos o denominación social.
- Nombre.
- Dirección.
- Fecha de nacimiento.
- Sexo.
- Personalidad jurídica, persona física o jurídica; particular, asociación, sociedad, etc.
- Número identificador: Número del documento nacional de identidad, número de identificación de extranjero, número de identificación fiscal de personas jurídicas y entidades sin personalidad jurídica.

<sup>3075</sup> Este código 51 fue añadido por la Ley 18/2021 y entró en vigor el día 22.12.2021.

<sup>3076</sup> Art. 99. i) El impago de peaje, tasa o precio público, cuando estos fueran exigibles. Este unto fue añadido por la Ley 18/2001 y entró en vigor el 22.12.2021.

## ANEXO VII<sup>3077</sup>

### Notificaciones

A. Notificación relativa a las infracciones cometidas en materia de seguridad vial.

[Portada]

.....  
[Nombre, dirección y teléfono del remitente]  
.....

[Nombre y dirección del destinatario]

#### NOTIFICACIÓN

[Relativa a una Infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida en]  
.....

[Nombre del Estado miembro en el que se cometió la infracción]

[Página 2]

El.....

[Fecha] [Nombre del organismo responsable]

detectó una infracción de tráfico en materia de seguridad vial cometida con el vehículo con matrícula....., marca....., modelo.....

[Opción n.º 1] (1) Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1) El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión de la infracción de tráfico en materia de seguridad vial.

Los detalles pertinentes de la infracción se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por esta infracción es de ..... EUR/ [moneda nacional].

El plazo de pago vence el .....

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria.

La presente carta<sup>3078</sup> se tramitará con arreglo al Derecho nacional de.....

[Nombre del Estado miembro de la infracción].

(1) Táchese lo que no proceda.

<sup>3077</sup> Este Anexo VII fue modificado por la Ley 18/2001 y en su redacción actual entró en vigor el 22.12.2021.

<sup>3078</sup> Al sustituir, como ya hemos visto, "carta de información" por "notificación", seguramente tendría que figurar "notificación".

**Datos pertinentes en relación con la infracción**

a) Datos sobre el vehículo con el que se cometió la infracción:

Número de matrícula: .....

Estado miembro de matriculación: .....

Marca y modelo: .....

b) Datos sobre la infracción:

Lugar, fecha y hora en que se cometió: .....

Carácter y calificación legal de la infracción: .....

Exceso de velocidad, no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de «stop», conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, conducción con presencia de drogas en el organismo, no utilización del casco de protección, circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido: (1)

Descripción detallada de la infracción: .....

Referencia a las disposiciones legales pertinentes: .....

Descripción o referencia de las pruebas de la infracción: .....

c) Datos sobre el dispositivo utilizado para detectar la infracción: (2)

Tipo de dispositivo utilizado para detectar el exceso de velocidad, la no utilización del cinturón de seguridad u otros sistemas de retención homologados, la no detención ante un semáforo en rojo o en el lugar prescrito por la señal de <stop>, la conducción con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas, la conducción con presencia de drogas en el organismo, la no utilización del casco de protección, la circulación por un carril prohibido, circulación indebida por el arcén o por un carril reservado para determinados usuarios, la utilización del teléfono móvil o de cualquier otro dispositivo de comunicación durante la conducción cuando no esté permitido (1):

Especificaciones del dispositivo: .....

Número de identificación del dispositivo: .....

Fecha de vencimiento de la última calibración: .....

d) Resultado de la aplicación del dispositivo: .....

[Ejemplo para el exceso de velocidad; se añadirán las demás infracciones:]

Velocidad máxima: .....

Velocidad medida: .....

Velocidad medida corregida en función del margen de error, si procede: .....

(1) Táchese lo que no proceda.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

**Formulario de respuesta**  
(Rellénese con mayúsculas)

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s): .....

Lugar y fecha de nacimiento: .....

Número del permiso de conducción expedido el (fecha): ..... en (lugar)  
.....

Dirección: .....

B. Cuestionario:

1. ¿Está registrado a su nombre el vehículo de marca ..... y matrícula .....?  
sí/no (1).

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es: .....

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce haber cometido la infracción? sí/no (1)

3. Si no lo reconoce, explique por qué: .....

(1) Táchese lo que no proceda.

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente carta de información a la siguiente autoridad o entidad: .....a la siguiente dirección: .....

**Información**

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de

.....

[Nombre del Estado miembro de la infracción<sup>3079</sup>]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

.....

[Indicación por el Estado miembro de la infracción del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso].

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

B. Notificaciones relativas a las infracciones por impago de peaje, tasa o precio público

<sup>3079</sup> Debería decir "donde se ha cometido la infracción".

[Página de cubierta]

.....  
[Nombre, dirección y número de teléfono del remitente]

.....  
[Nombre y dirección del destinatario]

### NOTIFICACIÓN

Relativa a la infracción por impago de un peaje, tasa o precio público, registrado en .....

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

[Página 2]

El .....

[Fecha y nombre del organismo responsable]

Detectó el impago del peaje, tasa o precio público de carretera con el vehículo con [fecha] número de matrícula ..... marca ..... modelo .....

Fue detectado por ..... [nombre del organismo responsable].

[Opción n.º 1] (1).

Su nombre figura en los registros como titular del permiso de circulación del vehículo mencionado.

[Opción n.º 2] (1).

El titular del permiso de circulación del vehículo mencionado ha declarado que usted conducía el vehículo en el momento de la comisión del impago del peaje, tasa o precio público de carretera.

Los detalles pertinentes del impago del peaje de carretera se describen a continuación (página 3).

El importe de la sanción pecuniaria debida por el impago del peaje de carretera es de ..... EUR moneda nacional. (1)

El plazo de pago vence el .....

Se le aconseja rellenar el formulario de respuesta adjunto (página 4) y enviarlo a la dirección mencionada, en caso de no abonar la sanción pecuniaria (1) / peaje de carretera (1).

La presente notificación se tramitará con arreglo al Derecho nacional de .....

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del canon de carretera]

[Página 3]

**Datos pertinentes en relación con el impago del peaje de carretera**

a) Datos relativos al vehículo con el que se produjo el impago del peaje de carretera:

Número de matrícula: .....

Estado miembro de matriculación: .....

Marca y modelo: .....

b) Datos relativos al impago del peaje de carretera:

Lugar, fecha y hora en que se produjo el impago del peaje de carretera:

Naturaleza y tipificación legal del impago del peaje de carretera:

Descripción detallada del impago del peaje de carretera:

.....

.....

Referencia a las disposiciones legales pertinentes:

.....

Descripción o referencia de las pruebas relativas al impago del peaje de carretera:

.....

.....

c) Datos relativos al dispositivo utilizado para detectar el impago del peaje de carretera.

(2) [(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno]:

Especificaciones del dispositivo:

Número de identificación del dispositivo:

Fecha de vencimiento de la última calibración:

(1) Táchese si no procede.

(2) No procede si no se ha utilizado dispositivo alguno.

[Página 4]

**Formulario de respuesta**

*(Rellénese con mayúsculas)*

A. Identidad del conductor:

Nombre y apellido(s):

Fecha y lugar de nacimiento:

Número del permiso de conducción ..... expedido el (fecha) ..... en (lugar)  
.....

Dirección: .....

B. Cuestionario:

1. ¿El vehículo ..... marca ....., número de matrícula  
..... está registrado a su nombre? sí/no (1).

En caso de respuesta negativa, el titular del permiso de circulación es:

.....

[Apellido(s) y nombre, dirección]

2. ¿Reconoce no haber pagado el peaje de carretera? sí/no (1).

3. Si no lo reconoce, explique por qué:

.....

.....

Se ruega enviar el formulario cumplimentado en un plazo de 60 días a partir de la fecha de la presente notificación a la siguiente autoridad o entidad: ..... a la siguiente dirección: .....

**INFORMACIÓN**

El presente expediente será examinado por la autoridad competente de .....

[Nombre del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera]

Si se suspenden las actuaciones, será informado en un plazo de 60 días tras la recepción del formulario de respuesta o del justificante de pago (1).

(1) Táchese si no procede.

Si se prosiguen las actuaciones, se aplicará el procedimiento siguiente:

.....

[Indicación por el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el impago del peaje de carretera del procedimiento que se siga, con información sobre la posibilidad de interponer recurso contra la decisión de proseguir las actuaciones y el procedimiento para hacerlo. En cualquier caso, la información incluirá: el nombre y la dirección de la autoridad o entidad encargada de proseguir las actuaciones; el plazo de pago; el nombre y la dirección del organismo de recurso pertinente; el plazo de recurso.]

La presente notificación, en sí misma, carece de consecuencias jurídicas.

Exención de responsabilidad en materia de protección de datos

De conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, tiene derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, y su rectificación o supresión, o la limitación de su tratamiento, o a oponerse al tratamiento, así como el derecho a la portabilidad de los datos. También tiene derecho a presentar una reclamación ante la Agencia Española de Protección de Datos, (dirección de la autoridad de control correspondiente).

## **ANEXO VIII**

### **Cursos de conducción segura y eficiente**

1. Objeto. Los cursos de conducción segura y eficiente tendrán como objeto formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible y las emisiones contaminantes, preparando al conductor para solventar situaciones de peligro, adoptando buenas prácticas en la conducción y el equipamiento, y evitando conductas de riesgo.
2. Clases. Se podrán realizar cursos de distintas clases diferenciando entre tipos de vehículos y de entorno: conducción segura y eficiente en carretera o en zona urbana.
3. El contenido y los requisitos de los cursos de conducción segura y eficiente serán los que se establezcan por Orden del Ministerio del Interior, debiendo tener en todo caso una duración mínima de seis horas que incluya formación teórica y formación práctica y contenidos específicos sobre respeto a los ciclistas y conductores de vehículos de movilidad personal como conductores de vehículos más vulnerables.
4. Igualmente se establecerán los mecanismos de certificación y control que garanticen que los cursos se realizan conforme a lo establecido en la misma y en el presente anexo.

**Disposición transitoria única. Recuperación de puntos.**

El titular de un permiso o licencia de conducción afectado por la pérdida parcial de puntos como consecuencia de la comisión de infracciones muy graves, recuperará la totalidad del crédito inicial de doce puntos en la fecha de entrada en vigor de esta Ley si han transcurrido dos años sin haber sido sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que lleven aparejada la pérdida de puntos.

#### **Disposición derogatoria única. Derogación normativa.**

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.
2. Queda derogado expresamente el artículo 51<sup>3080</sup> del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

#### **Disposición final primera. Incorporación de Derecho de la Unión Europea.**

Mediante esta Ley se incorpora al Derecho español el capítulo VIII de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

#### **Disposición final segunda. Modificación del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.**

Se modifica el artículo 77.1.j) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en los siguientes términos:

«j) La colaboración con el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico para que este inicie, en su caso, el procedimiento de declaración de pérdida de vigencia del permiso o la licencia de conducción de vehículo a motor por incumplimiento de los requisitos para su otorgamiento cuando, con ocasión de la tramitación de un procedimiento para el reconocimiento de una pensión de incapacidad permanente a un trabajador profesional de la conducción en el dictamen-propuesta emitido por el órgano competente se proponga la declaración de la situación de incapacidad permanente como consecuencia de presentar limitaciones orgánicas y/o funcionales que disminuyan o anulen su capacidad de conducción de vehículos a motor.

La colaboración se realizará mediante un aviso al citado organismo emitido por la correspondiente Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social a propuesta del órgano competente para la emisión del dictamen-propuesta, en el que no se harán constar otros datos relativos a la salud del trabajador afectado.»

#### **Disposición final tercera. Mandato de desarrollo reglamentario.**

Los términos del acceso de las empresas de transporte de personas o mercancías y de las personas trabajadoras autónomas que tengan la condición de empleadoras al sistema

---

<sup>3080</sup> Este artículo se ocupaba de las velocidades máximas en adelantamientos (Las velocidades máximas fijadas para las carreteras convencionales que no discurran 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) y deja de tener validez el 21 de marzo de 2022.

telemático del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, en relación con la habilitación para conducir de sus conductores profesionales, deberán establecerse reglamentariamente en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley.

#### Disposición final cuarta. Entrada en vigor (de la reforma).

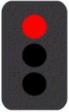
La presente Ley entrará en vigor a los tres meses<sup>3081</sup> de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto las modificaciones relativas a los artículos 75, 98, 99, 100, 101 y anexos V, VI y VII, que entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»<sup>3082</sup>.

### PRINCIPALES INFRACCIONES Y SANCIONES A LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE MOTOR CUANDO NO CONSTITUYAN DELITO

| TIPO DE INFRACCIÓN  |   | SANCIÓN                                    | PUNTOS ANEXO II<br>ARTÍCULOS LEY TRÁFICO |  |
|---|---|--|--|--|
|  | Consumo de alcohol > 0,5 mg/l en aire espirado<br><i>Profesionales y noveles &lt; de 2 años &gt; de 0,30 mg/l</i>                       | 500 €                                      | 6  | Anexo II.1<br>Art. 77.c                |
|   |   | Reincidente último año<br>1.000 €          |  | Anexo II.1<br>Art. 80.2.a              |
|   | Consumo de alcohol > 0,25 hasta 0,5 mg/l en aire espirado<br><i>Profesionales y noveles &lt; de 2 años &gt; de 0,15 hasta 0,30 mg/l</i> | 500 €<br>Reincidente último año<br>1.000 € | 4  | Anexo II.1<br>Art. 77.c<br>Art. 80.2.a |
|  | Presencia de drogas   | 1.000 €                                    | 6  | Anexo II.2<br>Art. 77.c                |
|  | Exceso de velocidad   | 100 a 600 €                                | 2<br>4<br>6                              | Anexo IV                               |
|  | No someterse control policial de drogas y/o alcohol   | 1.000 €                                    | 6  | Anexo II.3<br>Art. 77.d                |
|  | Conducción temeraria  | 500 €                                      | 6  | Anexo II.4<br>Art. 77.e                |

<sup>3081</sup> El 21 de marzo de 2022

<sup>3082</sup> El 22 de diciembre de 2021

|   |  |         |   |                          |
|---|--|---------|---|--------------------------|
|    | Instalación de inhibidores de radares o cinemómetros   | 6.000 € | 6 | Anexo II.5<br>Art. 77.h  |
|    | El exceso en más del 50% tiempos de conducción o la minoración en más del 50% tiempos de descanso                                | 500 €   | 6 | Anexo II.6<br>Art. 77.i  |
|    | La participación o colaboración necesaria en la alteración del normal funcionamiento del tacógrafo o del limitador de velocidad. | 500 €   | 6 | Anexo II.7<br>Art. 77.m  |
|    | Utilizar, sujetando con la mano, el teléfono móvil mientras se conduce   | 200 €   | 6 | Anexo II.8<br>Art. 76.g  |
|   | Arrojar a la vía productos que puedan producir incendios   | 500 €   | 6 | Anexo II. 9<br>Art. 77.x |
|  | No detenerse en un semáforo en rojo  | 200 €   | 4 | Anexo II.10<br>Art. 76.k |
|  | No respetar señal STOP   | 200 €   | 4 | Anexo II.10<br>Art.76.l  |
|  | No respetar señal CEDA EL PASO   | 200 €   | 4 | Anexo II.10<br>Art.76.l  |
|  | Adelantamiento peligroso   | 200 €   | 4 | Anexo II.11<br>Art. 76.c |
|  | Adelantamiento peligroso a ciclistas o sin la separación mínima de 1,5 m   | 200 €   | 6 | Anexo II.12<br>Art. 76.c |
|  | No obedecer las señales de los agentes.  | 200 €   | 4 | Anexo II,13<br>Art. 77.j |
|  | No mantener la distancia de seguridad  | 200 €   | 4 | Anexo II.14<br>Art. 76.ñ |

|   |  |       |   |                          |
|---|--|-------|---|--------------------------|
|    | No utilizar bien el cinturón de seguridad y otros elementos de protección                                    | 200 € | 4 | Anexo II.15<br>Art. 76.h |
|    | No utilizar un sistema de retención infantil   | 200 € | 3 | Anexo II.15<br>Art. 76.h |
|    | No utilizar casco de protección  | 200 € | 3 | Anexo II.15<br>Art. 76.h |
|    | Permiso no adecuado al vehículo  | 500 € | 4 | Anexo II.16<br>Art. 77.I |
|    | Conducir con el permiso suspendido   | 500 € | 4 | Art. 76.I                |
|    | Marcha atrás en autopistas y autovías  | 500 € | 4 | Art. 77.f                |
|   | Cambio de sentido antirreglamentario   | 200 € | 3 | Anexo II.13              |
|  | Usar auriculares mientras se conduce   | 200 € | 3 | Art. 76.f<br>Anexo II.17 |
|  | Mantener ajustado entre el casco y la cabeza del usuario dispositivos de telefonía móvil mientras se conduce |       | 3 | Anexo II. 20             |
|  | Utilizar manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación                            |       | 3 | Anexo II. 20             |
|  | Llevar un detector de radar o cinemómetro  | 200 € | 3 | Art. 76.g                |

En caso de contradicción entre lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial y lo que figura en el Reglamento General de Circulación, tiene más valor lo dispuesto en la Ley.

### PEATONES

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
  - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe tasa de alcoholemia para peatones y por eso ni se denuncia ni se sanciona.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Ni se denuncia ni se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).

<sup>3083</sup> Uno de cada tres delitos que se comete en España es contra la **seguridad vial**. En 2018 se registraron más de **89.000 condenas**, el 63% relacionadas con el alcohol o las drogas. Y aunque muy pocos conductores acaban en prisión –porque las penas son menores a dos años y los encausados no cuentan con antecedentes, en junio de 2021 había 952 presos (el 2,3% de la población penitenciaria).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (por ejemplo, no llevar el cinturón de seguridad abrochado o tirar una colilla con riesgo de producir un incendio) (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
  - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe tasa de alcoholemia para pasajeros y por eso ni se denuncia ni se sanciona.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** No se denuncia y no se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (por ejemplo, no llevar el cinturón de seguridad abrochado o tirar una colilla con riesgo de producir un incendio) (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
  - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia:** No existe tasa de alcoholemia para los alumnos y por eso ni se denuncia ni se sanciona.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** No se denuncia y no se sanciona por la Ley de Seguridad Vial (TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** No está prevista.
- 2) **Presencia de drogas:** No está prevista.
- 3) **Presencia de medicamentos:** No está prevista.
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción vial (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación (Art. 21 RGCir).
  - c) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, cuando se hallen implicados en un accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando sean denunciados por cometer alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
- 6) **Infracción por tasa de alcoholemia superior a la permitida:** No existe tasa de alcoholemia para estos usuarios.
- 7) **Infracción por presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave. Sólo están obligados cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posible responsable de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posible responsable de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,0 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,00 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).

<sup>3084</sup> No está del todo clara la tasa máxima de alcoholemia de este tipo de usuarios cuando ejercen la enseñanza práctica. Al ser un vehículo de servicio público, es decir que necesita una autorización de la Administración para desarrollar su actividad, la tasa máxima según el art. 20 RGCir es de 0,3 g/l en sangre o de 0,15 mg/l en aire espirado. Tengamos en cuenta que la tarjeta ITV indica en el apartado D4 el Servicio al que se destina: A03 (A-Servicio Público 03- Aprendizaje de la Conducción). Sin embargo, los medios de comunicación y la propia revista de la DGT, de febrero de 2014, los consideran conductores comunes y otras fuentes consultadas estiman que cuando acompañan a un aspirante al permiso B son conductores comunes, mientras que cuando acompañan a un aspirante al permiso C o D tienen la misma tasa que los conductores profesionales. Esto último se debe a que son ellos los conductores legales de los vehículos de autoescuela mientras ejercen la enseñanza práctica.

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir)
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (ART. 14.1 TRLTSV Y ART. 20 RGCIR).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).

- 1) **Tasa máxima de alcoholemia:** 0,3 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 mg por l (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 20 RGCir).
- 2) **Presencia de drogas:** Prohibida (Art. 14.1 TRLTSV y Art. 27.1 RGCir).
- 3) **Presencia de medicamentos:**
  - a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 TRLTSV).
  - b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
- 4) **Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV y Art. 21 RGCir).
  - b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
  - d) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
- 5) **Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:**
  - a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 TRLTSV).
  - b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
  - c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
  - d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
  - e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.d RGCir).
- 6) **Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 7) **Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo:** Muy grave (Art. 77.c TRLTSV).
- 8) **Infracción por no someterse al control de alcohol:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).
- 9) **Infracción por no someterse al control de drogas:** Muy grave (Art. 77.d) TRLTSV).

**EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO EN LOS DELITOS DE TRÁFICO  
ES LA PAZ SOCIAL DEL ESTADO, NO nuestra reparación como víctimas:**

Jordi Morales Dumanjó, Técnico en Investigación y Reconstrucción de Sinistros de Tráfico. Delegado en Girona de la ONG para la Prevención de los (A)ccidentes de Tráfico P(A)T-AP(A)T. Víctima indirecta cuando un conductor bebido atropelló mortalmente a mi padre, víctima directa de un Conductor bebido que se saltó us Stop y me arrolló, con secuelas: 85% Discapacidad + Movilidad Reducida + Dependencia de Tercera Persona Grado I. Me despidieron del trabajo "así ya NO nos sirves"

**Dolo**  
CONDUCTA VOLUNTIVA  
es la concreción de los

- (Texto en negro para) LO.10/1985 del Código Penal. TEXTO ACTUALIZADO.
- (Texto en rojo para) Instrucciones 3/2006 y 10/2011 de la FGE y Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de lo que son Imprudencias.
- (Texto en azul para) LO.2/2019, de reforma del CP de 2015, que da "canta legal" a esas Instrucciones y a la Jurisprudencia.

**QUEBRANTOS del TRLCVMSV  
que CONSTITUYEN DELITOS  
en el CÓDIGO PENAL 1995-2019**

**Imprudencia**  
conducta se están realizando los  
actos exigidos por el tipo delictivo

- Dolo directo de primer grado o de intención** conductor kamikaze mata a alguien como para resto de homicidios (art.381.1º+ art.138) son de 15 a 25 años asesinato o la Prisión Permanente Revisable y para lesiones + arts. 147 a 150 del CP
- Dolo directo por abandono del lugar** 1º la muerte/lesión debe ser muy grave o 2º por cualquier imprudencia (art.382 bis. LO.2/2019) del accidente tráfico será condena de 6 meses a 4 años de prisión...y sin conducir de 1 a 4 años
- Dolo directo de segundo grado o de consecuencia necesaria** como para resto de homicidio 10 a 15 años de cárcel y para lesiones + arts. 147 al 150 del CP (art.381.2º + art.138)

**Dolo por OMISIÓN deber de socorro** en siniestro vial de 6 meses a 4 años. para k pueda condenar. 1º las lesiones serán muy graves y 2º se sancionan sólo si lo son por imprudencia grave (art.185.3)

**Dolo EVENTUAL** ..... como para al resto de homicidios por dolo eventual de 1 a 4 años de cárcel (art.378º confrontado al art.385 ter del CP) y (art.380.1) al sabiendo de ese peligro manifiesto hacia demás mantuvo la conducción

**Dolo agravado** si infringiendo arts. 379,380,381 causa acto lesivo constitutivo de delito cualquiera que sea su gravedad será castigado sólo por la infracción más gravemente penada (aunque concurran más delitos) y con la pena en su mitad superior. (art.382)\*

**Grave** (art.379)º redactado por el apartado centésimo octavo del artículo único de la LO.5/2010 También serán Imprudencias Graves con las lesiones/muerte de los artículos: (art.142.1 y 152.1,2º,3º) penas de 1 a 4 años, y desde LO.2/2019 se iguala al resto de Imprudencias Graves y

Otros supuestos: debe infringir art.77 de la LTSV causando exitus/lesiones del art. 142.1 o 152.1, 2º o 3º del CP, o infringir las Instrucciones 3/2006 o 10/2011 de la FGE Estado con muerte/lesión del art.142.1/152.1, 2º o 3º CP; o por Jurisprudencia (TS. Sala 2ª Rec 2114/2016) el conductor permiso retirado o ~~cancelar~~ se equiparan en art. 384 CP; o art. 379 CP exceso velocidad por encima de los 80Km/h del límite para vías interurbanas, o superando los 80Km/h en vías urbanas, xo si es acto lesivo aplica el art.382; o si conduce bajo efecto de alcohol (drogas, o más 0,80mg/l xo si es acto lesivo art.382; siempre si supera 0,40mg/l con exitus/lesiones arts.142.1 o 152.1, 2º o 3º del CP; o (art.46R(G)Circ) heridos/muertos niños, ancianos y discapacitados // y peatones zonas uso prioritario/reservado

**Menos grave** según la gravedad del daño producido: mismo tipo de MULTA para todas Imprudencia Menos Graves Debe infringir el art. 76 de la LTVS y causar exitus/lesiones del art.142.2 o 152.2 del CP, pero...

...si no concurren, y por ser el origen del quebranto penal un siniestro vial, se produce DESAMPARO a las víctimas de delitos provenientes de siniestro vial respecto de demás delitos por imprudencia con origen en otras causalidades penales, y se pasan a considerar delito leve (antiguas faltas) y sólo hay opción de ir por la vía civil...

+ en paralelo, si imprudencias que por art.77 de la LTVS (deberían ser graves), pero incumplien con esta. bleido para gravedad lesiones por art.152.1, 2º o 3º del CP, serán Imprudencias Menos Graves = multa.

**Leve** la imprudencia leve NO se considera NI delito leve contra CP, y así se desestimarán del CP todo aquello que no sea imprudencia grave o imprudencia menos grave, que está muy delimitado.

**Nota para las Imprudencias:** el art. 66.2 del CP deja al prudente arbitrio de los jueces las penas de TODAS las imprudencias y de los delitos leves; SIN tener que aplicar los preceptos del art.66.1 del CP... produciendo de nuevo un grave DESAMPARO a las víctimas de violencia vial

**Error vencible** el/la implicado/a pudo evitar el error, si hubiera actuado con cuidado; por ello la consecuencia es que será tratado como Imprudencia (grave/menos grave/leve y según las circunstancias de cada caso, se juzgará por la vía penal o se desestimarán y se juzgará por la vía civil), p.ej. si estando parado en semáforo en rojo, al ponerse en verde sólo para los que siguen en línea recta, procede a hacer un giro a izq. con su semáforo en rojo y causa exitus. 142.1 o lesiones. 152.1, 2º o 3º, será imprudencia grave y si finamiento del 142.2 o lesión 152.2 del CP será imprudencia menos grave.

**Error invencible:** se da cuando el/la implicado/a, por más que hubiera sido cuidadoso no habría podido prever su acción. Lo invencible se refiere a la imprevisibilidad del comportamiento. El error invencible sobre un hecho constitutivo de la infracción penal excluye la responsabilidad criminal.

**RDLo. 6/2015. TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL (LSV) la NEGATIVA a la PRUEBA del contenido de alcohol y de la presencia de drogas en el organismo de un conductor**

(dónde) en las vías del art.2 de la LSV, durante las 24H.

(cuándo) **NEGATIVA SIN SÍNTOMAS\* A PRUEBAS ALCOHOL/DROGAS**, desde **SIS.210/2017** diferencia dos supuestos: en **Control //tras Accidente o infracción**.

(qué) párrafo 1º del art.14.2 LSV si se produce la **NEGATIVA a pruebas en un CONTROL POLICIAL**: NO es infracción LSV Si es inf. adva. a la LSV

(quién) **NO se sanciona a usuario NO conductor de vehículo:** peatón, pasajero, alumno de autoescuela en pract.  
**Conductores de vehículos DE MOTOR** automóvil, ciclomotor y hículos de motor desde Reg.UE.168/2013  
**Otros conductores:** Tranvía, VMP, ciclistas, jinete o conductor de ganado

(con qué) **NO imputables por la LSV**  
 art.77.d) LSV, la NEGATIVA en un CONTROL es una **INFRACCIÓN MUY GRAVE**

(por qué) **NO les es de aplicación el art. 14.2 LSV**  
 art.63 NO pierde puntos si NO precisa Permiso

(art.25.1.CE) **NO imputables por la LSV**  
 desde **SIS.210/2017 NO se pueden derivar la NEGATIVA en CONTROL POLICIAL a via Penal**

(sanción) **los NO conductores NO son imputables por la negativa en un CONTROL.** Sólo con síntomas aplica la L.O.4/2015 arts.36 y 37  
 conductor al **NEGARSE en CONTROL POLICIAL** es **INFRACCIÓN MUY GRAVE** del art.77.d) LSV y **MULTA 1.000€**, por art.80.2 LSV con **dto 50% pago en 20 días**, por art.94 LSV **ATENOS A LA REDACCIÓN DEL art.81 LSV**

**ERROR DETECTADO**  
 Se vulnera la LSV al transmutarla, modificando el Texto Articulado original al redactar el ANEXO II. Apdo.3 de la LSV, sancionando la Negativa en Control Policial que es una inf.Levé art.75.c) LSV para NO conductores, con el art.77.d) que contempla como MUY GRAVE tras accidente o infracción, contraviniendo el art.25.CE y arts.25 y 27 de la Ley 40/2015 del RJSP cuando los NO cond. de vehículos (peatón/pasajero) NO son imputables... y se repite el error en el Codificado Sancionador con el que los policías redactan la denuncia

Jordi Morales Dumanjó, Técnico en Investigación y Reconstrucción de Siniestros Viales, Delegado en Girona de la ONG para la Prevención de Accidentes de Tráfico PIAT, víctima indirecta en 1982 cuando un conductor bebido atropelló mortalmente a mi padre víctima directa en 2008 otro conductor bebido se salió un Stop y me atropelló, con secuelas: 65%Discapacidad + Movilidad Reducida + Discapacidad de Tercera Persona en Grado I. Me despidieron del trabajo: "así ya NO nos sirves para lo que te contratamos"

usuarios NO conductores: peatón, pasajero, alumno de autoescuela en prácticas  
 párrafo 2º del art.14.2 LSV si se produce la **NEGATIVA a las pruebas tras ACCIDENTE e INFRACCIÓN**: se denuncia por [via adva] o **por via penal**

**Otros conductores:** Tranvía, VMP, ciclistas, jinete o conductor de ganado  
**Conductores de vehículos DE MOTOR** automóvil, ciclomotor y hículos de motor desde Reg.UE.168/2013

art.77.d) LSV, la NEGATIVA tras ACCIDENTE/INFRACCIÓN es una **INFRACCIÓN MUY GRAVE**

arts. 64.5 y 65.3 LSV. NO detraen puntos a quién NO necesita carné.

art.74LSV NO deriva a lo Penal a usuarios NO conductores

**NO conductor INFRACCIÓN MUY GRAVE** por art.77.d) LSV, con **MULTA 1.000€** art.80.2 LSV, y **dto. 50% pago en 20 días** por art.94 LSV. **ATENOS art.81** en España, la 1ª condena de prisión <2 años NO supone ingreso en prisión, art.80.2.CP personas con adicciones y condenas <3 años NO cumple si somete a tratamiento, art.80.5.CP

**1ª posibilidad:**  
**SENTENCIA** prisión de 6 meses a 1 año + **RETIRADA carné < 2 años:** recuperará permiso si supera curso de 24H **ATENOS:** con los puntos que tenia en momento del juicio

la **conducción CON SÍNTOMAS\*** pero **SÓLO** en el caso del **CONDUCTOR de VEHÍCULO de MOTOR**, será **SIEMPRE constitutiva de DELITO por el art.379.2.CP**

**Conductores de vehículos DE MOTOR** automóvil, ciclomotor y hículos de motor desde Reg.UE.168/2013

art.77.d) LSV, la NEGATIVA es una **Inf. MUY GRAVE**

**ATENOS:** sólo se pierden puntos por la via adva. arts.64.5 y 65.3.LSV

las infracciones **MUY GRAVES** de arts. 77.d) + 85.LSV **derivan a lo PENAL la NEGATIVA tras ACCIDENTE e INFRACCIÓN a TODO CONDUCTOR** (jinete incluido)

**ATENOS:** CONDUCTORES de VEHÍCULOS de MOTOR. DELITO art.383.CP. JUICIO: dos posibilidades

**2ª posibilidad:**  
**SENTENCIA** prisión de 6 meses a 1año + **RETIRADA carné >2 años:** recuperará permiso tras curso de 24H y examen **ATENOS:** con obtención de 8 puntos por el párrafo 3º del art.47.CP + art.63.2.b).LSV

la **negativa CON SÍNTOMAS\* de cond.veh.motor** tras **ACCIDENTE e INFRACCIÓN**, por la **SIS.419/2017** se **añade al 383.CP el 379.2.CP** la "concurancia de delitos" **ATENOS** a la SIS.2/2020 de 08/01/2020 que añade la eximente parcial a la **NEGATIVA CON SÍNTOMAS\*** en Delito del. 383.CP

## BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFIA

- Tomás Cano Campos.** Legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. Editorial Techos. 2011
- Tomás Cano Campos.** El régimen jurídico-administrativo del tráfico. Editorial Civitas. 2010.
- Tomás Cano Campos.** Las sanciones de tráfico. Aranzadi. 2015 (segunda edición).
- Tomás Cano Campos.** Los Ayuntamientos y el Tráfico. IUSTEL. 2005
- Tomás Romero Pineda.** Inspector de la unidad de motoristas de la Policía Local de Zaragoza y Profesor de Cursos del CSI-F. Manuales del curso sobre normativa de tráfico. (Central Sindical Independiente y de Funcionarios).
- Vicente Magro Servet.** Análisis de las novedades legislativas en materia de Seguridad Vial. Editorial El Derecho. 2010
- Vicente Magro Servet.** Soluciones ante el estacionamiento irregular de vehículos en las comunidades de propietarios. 2012. Revista "El Derecho".
- José Manuel Feal Roel.** La Ley de Seguridad Vial y su desarrollo reglamentario comentada. Biblioteca Nacional de España.
- Operarios en los estribos de los camiones de recogida de residuos sólidos urbanos (R.S.U.) 2018
- La consideración de conductor y peatón en la normativa de seguridad vial. 2020.
- Alejandro Javier Criado Sánchez.** Diferencia entre suelo urbano y casco urbano. Revista de Urbanismo. <http://www.reurbanismo.es>.
- Alejandro Román Márquez.** La responsabilidad patrimonial de la Administración en los accidentes de circulación: la deficiente señalización de los obstáculos en la calzada HispaColex Servicios Jurídicos. <http://www.hispacolex.com>
- Amelia Pascual Medrano.** La responsabilidad civil por daños provocados por animales de caza. Universidad de la Rioja. Dialnet. Universidad de la Rioja.
- Ángela Acín Ferrer.** Comentarios sobre la revolucionaria modificación de la Ley de Seguridad Vial (04.10.2010). [http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/Comentarios-revolucionaria-Ley-Seguridad-Vial\\_11\\_183805003.html](http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/Comentarios-revolucionaria-Ley-Seguridad-Vial_11_183805003.html)
- Aquilino Yáñez de Andrés.** Otra "animalada" legislativa (sobre los accidentes de tráfico ocasionados por las especies cinegéticas). Artículo publicado en el Diario La Ley núm. 8301, de 30.01.2014.
- Aurelio Urbán Rubio.** Protocolo policial con vehículos de la U.E. y del E.E.E.
- Cermi.** Comité Español de Representantes de Personas con discapacidad. Publicaciones varias.
- Concepción Guerrero Galán.** La persecución de los ilícitos en materia de tráfico, circulación y seguridad vial en un entorno europeo. 15.06.2015. <https://www.fiscal.es>.
- David Cives Prado.** Procedimientos de actuación ante permisos de conducción. Manual de Tráfico, vigilancia y control. Editorial Círculo Rojo 2016.
- Diego Fierro Rodríguez.** El elemental impulso para llevar al Derecho Penal más accidentes de circulación. Law&Trends. 2021
- Eduardo Martínez Viqueira.** Tesis doctoral "La definición de un modelo de liderazgo en la etapa fundacional de la Guardia Civil". Universidad de Valencia. 2019.
- Escuela de Tráfico de la Guardia Civil de Mérida.** Textos varios sobre cuestiones de seguridad vial.
- Francisco Javier Fuertes López.** El Procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial. [http://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/3345/Procedimiento\\_sancionador.PDF?sequence=1](http://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/3345/Procedimiento_sancionador.PDF?sequence=1)

Diez cambios en la ley de tráfico y seguridad vial que deben tener presentes los conductores (infractores) y sus abogados.

**Diario La Ley**, núm. 8295, Sección Tribuna, 22 de abril de 2014, Editorial La Ley.

**Francisco Javier Fuertes López**. La reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial por la Ley 6/2014. Efectos directos (y colaterales) en el procedimiento administrativo sancionador. [http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/reforma\\_de\\_la\\_Ley\\_de\\_Trafico\\_y\\_Seguridad\\_Vial\\_por\\_la\\_Ley\\_6-2014\\_11\\_712555001.html](http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/reforma_de_la_Ley_de_Trafico_y_Seguridad_Vial_por_la_Ley_6-2014_11_712555001.html)

**Jean Baptiste Iosca**. Permis/Pas permis au volant. L'Archipel. París. 2017.

**Jordi Morales Dumanjó**. Técnico en I+D de siniestros viales y Delegado de P(A)T en Girona <https://www.facebook.com/jor.morales.77>.

**Josefa Muñoz Ruiz**. El delito de conducción temeraria del artículo 380 del Código Penal. Tesis Doctoral. Universidad de Murcia.

**Guillermo Díaz Bermejo**. <http://blogs.elcomercio.es>. Blog que incluye diversos temas de seguridad vial.

Hipólito Caballero Requejo. Sistemas de retención infantil contra marcha. Director de HICAREsalud.

**Juan José Pereña Muñoz**. Fiscal delegado de seguridad vial de la fiscalía provincial de Salamanca. "Delitos viales cometidos por ciudadanos de la UE en España: Aspectos procesales y medidas de aseguramiento de la celebración del juicio".

**Luis Bañón Blázquez y José Francisco Bevía García**. Manual de Carreteras. Alicante: Ortiz e Hijos, Contrastista de Obras, S.A.

**Paula Blasco Muela (Fiscal)**. **Guía de los Delitos contra la seguridad vial, apuntes jurisprudenciales**. <https://adefinitivas.com/arbol-del-derecho/penal/guia-de-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-apuntes-jurisprudenciales-a-cargo-de-la-fiscal-dna-paula-blasco-muela/>

**José Ramón Chaves García**. [delajusticia.com](http://delajusticia.com). Blog de Sevach. Magistrado especializado en derecho administrativo.

**Juan Antonio Carreras Espallardo**. <http://carris.wordpress.com>

**Juan Carlos Toribio**. Canal "Desterrado" en youtube.

**Miguel Casino Rubio**. A propósito de la STC 29/2014 ¿Hasta cuándo el deber de identificar al conductor infractor? [www.abogacia.es](http://www.abogacia.es) 08.05.2014.

**Miguel Checa Marfil**. El pago de las multas de tráfico por infractores no residentes en España y El uso indebido de la pegatina ITV como falsedad documental. [www.guardianesdelasfalto.com](http://www.guardianesdelasfalto.com).

**Juan Manuel Muñoz Rodríguez**. Triciclos de motor.

[https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1076317](https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1076317)

**Katherine Mike**. Drivers' licences and age limits: Imposition of driving restrictions on elderly drivers. University of Miami. School of Law.

**Leopoldo Tolivar Alas**. <https://www.administracionpublica.com/normas-cine-y-retrovisores/#>

**Lina Mari Sánchez Herrera**. El procedimiento sancionador de tráfico. Trabajo fin de grado. Universidad de Jaén. Enero 2018.

**Juan José Sánchez Ondal**. El cobro de las multas de circulación, sus plazos de pago, recursos, ejecución y otros aspectos de la modificación de la LTSV por la Ley 18/2009 [http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/circulacion-ejecucion-modificacion-Ley-Trafico\\_11\\_183805007.html](http://www.elderecho.com/tribuna/administrativo/circulacion-ejecucion-modificacion-Ley-Trafico_11_183805007.html)

**Lucía Alarcón Sotomayor**. La eficacia y la ejecución de las sanciones de tráfico. DA. Revista de Documentación Administrativa núm. 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 121-152.

**Marcos Rodríguez Santana.** Tesis doctoral: "El Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico Vial". Universidad de Las Palmas de Gran Canaria".

**M<sup>a</sup> Esperanza Serrano Ferrer.** <http://administración pública.com>. El blog de espublico. Agentes de la Autoridad en Municipios sin Policía Local. Su Regulación por las Comunidades Autónomas.

**Miguel Ángel de Dios de Dios.** <http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico / 201305-trafico.html>

**Mike Nistal.** "Regulación de Aparcamiento: diez años de experiencia en las ciudades españolas". <http://www.ingeba.org/lurralde/lurranet/lur17/17Nist2/17nist2.htm>

**Moisés Plá Benítez.** Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, comentada. <http://procedimientoadministrativocomun.blogspot.com>

**Mónica L. Granado Travieso.** Los delitos contra la seguridad vial y el atestado policial. <http://noticias.juridicas.com/articulos/55-Derecho-Penal/20120511-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial.html>. Noticias Jurídicas, mayo 2011.

**Nuria Rodríguez-Martín.** La aparición del "Problema de la Circulación" y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936. Universidad del País Vasco. 2016.

**Pablo Fernández Burgueño.** <http://www.pabloburgueno.com>. ¿Es delito suplantar la identidad de otro?

**Ruben "Xarre". Agente de Policía Local en Langreo (Principado de Asturias).** Las turborrotondas o turboglorietas. [www.coet.es](http://www.coet.es).

Víctor Almonacid. **Nosoloaytos.** <https://nosoloaytos.wordpress.com>

Víctor Sarasa Astráin. **Las denuncias** voluntarias y procedimiento sancionador en materia de tráfico: soluciones y futuro.

**El Consultor de los Ayuntamientos y de los Juzgados**, Núm. 19, Sección Consultas, Quincena del 15 al 29 octubre 2014, Ref. 1978/2014, pág. 1978, tomo 2, Editorial LA LEY **Instrucción 1/2016 de la Fiscalía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**, relativa a criterios a seguir en la elaboración de atestados por delitos de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas (art. 379.2 del Código Penal).

**Revista Autoescuelas** de la Confederación Nacional de Autoescuelas.

**Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente.** Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico.

**Punto Cero.** <http://fboiso.blogspot.com.es>

**Revista Auto Fácil.** [www.autofacil.es](http://www.autofacil.es)

**Sernauto.** Especial luces LED.

**Sociedad Neurológica Argentina.** Guía de práctica clínica. Conducción de vehículos en el deterioro cognitivo y la demencia Setiembre 2013.

**Guía para lograr la Licencia de Conducir.** Dama Editora. Buenos Aires (Argentina). Octubre 2017.

**Alemania. StVO (Straßenverkehrs-Ordnung / el Reglamento General de Circulación alemán).** <https://www.stvo.de/>

**Argentina.** Ley de Tránsito. [www.servicios.infoleg.gob.ar](http://www.servicios.infoleg.gob.ar)

**Bélgica.** Code de la Route. <http://www.code-de-la-route.be/>

**Ciudad de México.** Ley de Tránsito. [data.ssp.cdmx.gob.mx](http://data.ssp.cdmx.gob.mx)

**Chile.** Ley de Tránsito. [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl)

**Colombia.** Ley de Tránsito. [www.colombia.com](http://www.colombia.com)

**Costa Rica.** Ley de Tránsito. [www.csv.go.cr](http://www.csv.go.cr)

**Finlandia.** Driving in Finland. Ministry of Transport and Communications. [https://www.expat-finland.com/pdf/driving\\_in\\_finland.pdf](https://www.expat-finland.com/pdf/driving_in_finland.pdf)

**Francia.** Code de la Route. Sécurité Routière. [www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)

**Guatemala.** Ley de Tránsito. [www.mingob.gob.gt](http://www.mingob.gob.gt)

**Italia.** Codice della Strada. Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

**Jamaica.** Road Traffic Act. <http://moj.gov.jm/laws/road-traffic-act>

**Noruega.** Reglas de tráfico. Staten Vegvesen.  
<http://www.vegvesen.no/en/traffic/Norwegian+rules+and+regulations/Traffic+rules>

**Países Bajos. Señales de tráfico y normativa.** Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente. <https://www.government.nl/documents/leaflets/2013/01/16/road-traffic-signs-and-regulations-in-the-netherlands>

**Perú.** Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. [www.transparencia.mtc.gob.pe](http://www.transparencia.mtc.gob.pe)

**Polonia.** Reglas de tráfico. [www.staypoland.com](http://www.staypoland.com)

**Portugal.** Código da Estrada. [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)

**República Checa.** BESIP. Policía de la República Checa. <http://www.ibesip.cz/en/road-safety/road-safety-rules-in-the-czech-republic>

**República Dominicana.** Ley de Tránsito. [www.intrant.gob.do](http://www.intrant.gob.do)  
<http://abogados-administrativo.blogspot.com.es>. El blog de Gómez de Mercado de Administrativo.  
<http://abogador.com/index.php/tramites-traffic/121-todo-multas-traffic>  
<http://autovias.wordpress.com>  
<https://www.definicionabc.com/general/neumaticos.php>  
<http://blog.forsev.es>  
<http://ecomovilidad.net>  
[http://educavialroquetas.blogspot.com/2016/08/las-sillitas-infantiles-contramarcha-no\\_13.html](http://educavialroquetas.blogspot.com/2016/08/las-sillitas-infantiles-contramarcha-no_13.html)  
<http://www.emsevilla.es/read-offline/2655/legislacion-sobre-utilizacion-scooters.print>  
<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/sanciones-administrativas/sanciones-administrativas.htm>  
<http://forodgt.ro-des.com/>  
<https://halconesgaditanos.mforos.com/1388350/11424425-que-es-un-sidecar/>  
<http://handlermm1.mediaswk.com>  
<http://www.multaweb.com>  
<http://noticias.juridicas.com/articulos/75-Derecho-de-Trafico>  
<http://pantharei.wordpress.com>. Blog policial.  
<http://policiaguadix.wordpress.com/seguridad-vial>  
<http://revista.dgt.es/es>  
<http://stopaccidentes.org>  
<http://tacograferos.blogspot.com.es>  
<http://vallisoletvm.blogspot.com.es/2010/02/los-coches-de-punto-y-los-primeros.html>  
<https://www.amv.es>. Compañía aseguradora.  
<http://ww2.autoscout24.es>  
<http://www.acega.es>  
<http://www.aeaclub.org/index.php> (Automovilistas europeos asociados)  
<https://www.anesdor.com/web/inicio.php>  
<https://www.arpem.com/seguros/glosario/vehiculo-de-sustitucion.html>  
<http://www.asambleaciclista.com>  
<http://www.autocinetum.es/>  
<http://www.autocontrol.es>. Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial.  
<http://blog.bebitus.com/2018/06/silla-de-auto-con-airbags/#comment-27360>  
<https://www.beneluxcar.es>. Normas de tráfico en diversos países europeos.  
<http://www.blog.sepin.es>

<http://www.bolsamania.com/kmph/ventajas-requisitos-matriculacion-vehiculo-mixto-adaptable/>  
<https://www.brainybikelights.com/>  
<http://www.burbuja.info/inmobiliaria/consumo-responsable/401865-hilo-anti-motos-vii-responsable-industria-de-moto-imagenes-de-anuncios-antiguos-principalmente.html>  
<http://www.cadenadesuministro.es>  
<http://www.caferacerpasion.com>  
<https://www.calcularindemnizaciones.es>  
<https://www.carreterasabandonadas.com/>  
<http://www.carreteros.org>  
<http://www.cat-barcelona.com/faqs/view/que-son-las-drogas-de-diseno>. (C.A.T. Barcelona (Centre d'assistència terapèutica)  
<https://ciclojuristas.wordpress.com/2016/07/04/drogas-ley-de-trafico-y-trato-desigual/>  
<http://www.circulaseguro.com/>  
<https://clubautoescuela.com/2021/10/14/culpa-exclusiva-de-la-victima-en-los-accidentes-de-circulacion/>  
<http://www.cnae.com> (Confederación nacional de autoescuelas)  
<http://www.coet.es>  
<https://confilegal.com>  
<http://www.conduccionresponsable.com>  
<http://cuestionesciviles.es/que-se-considera-un-hecho-de-la-circulacion>  
<http://demotosonline.com/historia-del-ciclomotor/>  
<https://diccionario.motorgiga.com>  
<http://www.dgt.es>  
<https://www.dgtinfo.es>  
<https://www.donkeymotorbikes.com>  
<http://dti.ua.es/va/documentos/pdf/treballs-final-de-master/treballs-2009-10/marta-franco.pdf>. Universidad de Alicante. Master oficial den traducción institucional. Traducción de una ordenanza municipal.  
<http://www.ejercito.mde.es>  
<http://www.enbicipormadrid.es>  
<https://www.engadget.com/2017/01/12/new-yorks-citi-bikes-are-getting-laser-safety-lights/>  
<https://www.estamos-seguros.es>  
<http://www.feuvertenmarcha.org/seguridad-vial/que-son-los-tramos-invive/>  
<https://www.diariorenovables.com/>  
<http://www.femp.es>  
<http://www.fernandeznavarro.com>  
<http://www.fesvial.es>  
<http://www.formaciontrafico.es>  
<http://www.foropolicia.es/foros/trafico-y-circulacion-vial-f25.html>  
[http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/seguridad-vial](http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial)  
<http://www20.gencat.cat/portal/site/transit> (Gobierno catalán)  
<http://www.gestiberian.com>  
<http://www.guardianesdelasfalto.com>  
<https://www.impuestomatriculacion.es>  
<http://www.indret.com>. Libres caminos de la ficción. Libertad de expresión y prohibiciones en la publicidad cinematográfica y de vehículos a motor (Pablo Salvador Coderch, Antoni Rubí Puig, Antoni Terra Ibáñez, Laura Allueva Aznar, David García Martín, Eric Corral Fontanet).  
<http://www.industri-sl.com/blog/senalizacion-transporte-escolar-normativa-actual>

<http://www.infopolicial.com>  
<https://www.iteafveima.es/registro-oficial-de-maquinaria-agricola-roma/>  
<http://www.josilva.com>  
<https://www.legalcar.com/atropello-fuera-del-paso-de-cebra/>  
<http://www.legaltoday.com/blogs/transversal/blog-administracion-publica/el-principio-de-una-sola-vez-o-como-dejar-de-marear-al-ciudadano>  
<http://www.losbarrios.es/espalosbarrios>. Escuela de Policía Local "Villa de los Barrios".  
<http://www.lospapelesdelcoche.com>  
<http://memoriademadrid.blogspot.com>  
<http://miratusmultas.com/>  
<http://www.moto125.cc/f125cc/reportajes/tematico/item/213-articuloconvalidacioncarnet>  
<http://www.motofichas.com/noticias/3371-te-pueden-multar-por-circular-con-tu-casco-modular-abierto>  
<http://www.motorpasion.com/todoterrenos/cual-es-la-diferencia-entre-todocamino-todoterreno-crossover-y-suv>  
<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/cual-es-la-profundidad-minima-legal-en-los-neumaticos-de-motocicleta>  
<https://www.motorpasion.com/seguridad/a-que-velocidad-saltan-y-multan-los-radares>  
<http://www.motopoliza.com>.  
<https://motor.elpais.com/actualidad/cuidado-cambiar-neumaticos-1-noviembre/>  
<http://www.mototres.net>  
<http://www.movilidadsegura.org/>  
[http://www.navarra.es/home\\_es/Temas/Seguridad/Trafico+y+seguridad+vial](http://www.navarra.es/home_es/Temas/Seguridad/Trafico+y+seguridad+vial) (Gobierno de Navarra).  
<https://www.nextseguros.es>  
<http://www.noticias.juridicas.com>  
<http://www.ocu.org>  
<https://www.orcam.com/es/blog/conoce-los-colores-de-los-bastones-guia-para-ciegos/>  
<http://www.othercycling.com/blog/tu-bicicleta-fixie-con-freno-o-sin-frenos/>  
<https://www.owenhodge.com.au>  
<http://www.policia.canaria.com>  
<http://www.policia.guancha.com>  
<http://www.policial.es>  
<http://procedimientosconstruccion.blogs.upv.es/tag/falso-tunel/> (Blog de Víctor Yepes Piqueras - Universidad Politécnica de Valencia).  
<http://www.profesoresyseguridadvial.com> (Fundación Mapfre)  
<https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-gruas-para-el-remolque-y-rescate-de-vehiculos.php>  
<http://www.pyramidconsulting.es>  
<http://www.racc.es>  
<http://www.race.es>  
<http://www.revistaviajeros.com>  
[https://www.ruedasredondas.org/php/adjuntos/LeyTrafico\\_Bicicleta.pdf](https://www.ruedasredondas.org/php/adjuntos/LeyTrafico_Bicicleta.pdf)  
<https://www.scuolaguida.it/>  
<http://www.seguridadpublica.es>  
<http://www.seguridadviallaboral.es/in>  
<http://www.seguridadvialparamayores.com>  
<http://somos-policias.blogspot.com/>  
<http://terexserver.net>  
<https://www.todoradares.com/>

<http://www.trafikoa.net> (Gobierno vasco)

<http://www.tuabogadodefensor.com/delito-de-trafico-de-drogas/>

<http://www.uv.es/intras/cas/index.wiki>

[http://www.xataka.com/gadgets-y-coches/sistemas-de-deteccion-en-los-coches-para-evitar-accidentes.](http://www.xataka.com/gadgets-y-coches/sistemas-de-deteccion-en-los-coches-para-evitar-accidentes)