

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
FACULTAD DE DERECHO
CURSO DE Adaptación AL GRADO EN CRIMINOLOGÍA



TRABAJO FIN DE GRADO

**DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.
LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL**

Alumno:
JORGE JUAN DE LA ROSA CARBAJO

Tutor:
PROF. D. ANTONIO ANDRÉS LASO

DEPARTAMENTO DERECHO PENAL

Valladolid, 2014-2015

UNIVERSIDAD DE VALLADOLID
FACULTAD DE DERECHO
CURSO DE Adaptación AL GRADO EN CRIMINOLOGÍA



TRABAJO FIN DE GRADO

**DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL.
LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL**

Alumno:
JORGE JUAN DE LA ROSA CARBAJO

Tutor:
PROF. D. ANTONIO ANDRÉS LASO

DEPARTAMENTO DERECHO PENAL

Valladolid, 2014-2015

ÍNDICE TEMÁTICO

1. PREFACIO	9
2. LA VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN EN ESPAÑA: ANTECEDENTES	13
2.1. Introducción	13
2.2. Antecedentes	14
2.2.1. Antecedentes remotos	14
2.2.2. Fuerzas de Policía de Tráfico	15
3. LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL	17
3.1. Creación	17
3.2. Naturaleza	18
4. ORGANIZACIÓN Y MISIONES	21
4.1. Introducción	21
4.2. Estructura Orgánica	24
4.2.1. Personal	24
4.2.2. Medios materiales	29
5. RELACIONES CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO	31
5.1. Régimen Jurídico	31
5.1.1. La Orden de 16 de Abril de 1980	32
5.1.2. La trascendente Orden de 29 de Diciembre de 1984	35
5.2. Coordinación con la Dirección General de Tráfico	37
6. INVESTIGACIÓN / PROCEDIMIENTO ANTE SINIESTRO, QUE EFECTÚA LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO	41
6.1. Preámbulo	41
6.2. Modus Operandi	43
6.3. Formación Específica: Equipos de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico de la Guardia Civil	45
6.3.1. Historia	45
6.3.2. Características de las Intervenciones	45
6.3.3. Trabajos	46
6.3.4. Herramientas	46
6.3.5. Proceso de Elaboración de Informes Periciales	46
6.3.5.1. Trabajo de Campo	46

6.3.5.2. Trabajo de Gabinete.....	47
6.3.6. Informes Periciales realizados desde la creación del ERAT.....	47
6.4. El ERAT	47
7. CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN CARRETERAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS: ¿LIGERO REPUNTE EN LAS VÍCTIMAS?	49
7.1. Balance 2014 Seguridad Vial. DGT	50
7.1.1. UVAT.....	59
7.2. Enero de 2015 repunte de siniestralidad.....	62
7.3. Febrero de 2015 mantiene las malas cifras.....	62
8. LA CONDUCTA SOCIAL DEL CONDUCTOR, ESENCIAL CAVILACIÓN.....	65
9. MEJORA DE LAS CARRETERAS Y DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR.....	75
9.1. La Seguridad Vial comprometida por el estado de las carreteras.....	75
9.2. Dos millones de Vehículos con la ITV caducada.....	79
10. ESTRATEGIA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL	83
10.1. Prólogo.....	83
10.2. Principios y Objetivo	84
10.2.1. Principios (3).....	84
10.2.1.1. Alcanzar máximo nivel de Seguridad Vial en toda Europa	84
10.2.1.2. Un enfoque integrado sobre la Seguridad Vial	85
10.2.1.3. Subsidiaridad, Proporcionalidad y Responsabilidad compartida.....	85
10.2.2. Objetivo	85
10.3. Objetivos estratégicos (7)	86
10.3.1. Mejora de la educación y la formación	87
10.3.2. Mayor cumplimiento de las normas de circulación	87
10.3.3. Mayor seguridad de las infraestructuras viarias	87
10.3.4. Vehículos más seguros	88
10.3.5. Promoción del uso de las tecnologías modernas.....	88
10.3.6. Mejora de los Servicios de Emergencia y atención a las lesiones.....	89
10.3.7. Protección de los usuarios más vulnerables	89

11. RESPONSABILIDAD PENAL Y CIVIL DE LOS INFRACTORES VIALES	91
11.1. Delitos contra la Seguridad Penal	91
11.1.1. Introducción	91
11.1.2. La Conducción a velocidad excesiva o habiendo ingerido alcohol o drogas	92
11.1.2.1. La Conducción a velocidad excesiva	92
11.1.2.2. Conducción tras el consumo de alcohol o drogas	93
11.1.3. La Conducción manifiestamente temeraria	95
11.1.4. La negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas	99
11.1.5. La Conducción sin Carnet	100
11.1.5.1. La Conducción sin permiso o licencia por pérdida de vigencia total de los puntos asignados legalmente	102
11.1.5.2. La Conducción sin carné por pérdida de vigencia debida a resolución judicial, cautelar o definitiva, contencioso administrativa o penal	103
11.1.5.3. La Conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción	104
11.1.6. Creación de un grave riesgo para la Circulación (Art. 385 C.P.)	106
11.2. El 37 % de las condenas son por delitos contra la Seguridad Vial	107
12. CAMBIO EN MATERIA DE LEGISLACIÓN DE TRÁFICO	117
12.1. Todas las modificaciones de la nueva Ley de Tráfico	117
12.2. Nota a desarrollar: El Consejo de Estado ve peligroso aumentar la velocidad a 130 Km/h.	120
12.3. Opinión personal: "Incrementar la velocidad a 130 Km/h. acrecentará el número de accidentes"	122
12.4. Medidas de Prevención Victimal	123
12.4.1. Mecánicas	123
12.4.2. Legislativas	123
12.4.3. Informativas y de Infraestructura Viaria	124
13. COMENTARIOS SOBRE LA NUEVA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL	127
13.1. Ley de Seguridad Vial, 06/2014, de 7 de Abril	127
13.1.1. Inmovilizaciones	128
13.1.1.1. Dispositivos de Retención Infantil	128

13.1.1.2. Conducción de Vehículos con Permiso C o D.....	128
13.1.2. Bebidas Alcohólicas y Drogas	128
13.1.2.1. Objeto del ilícito	128
13.1.2.2. Sustancias.....	129
13.1.2.3. Sanciones en Materia de Alcohol	129
13.1.2.3.a) Conductores sancionados.....	129
13.1.2.3.b) Tasa doble de la permitida.....	130
13.1.3. Auxilio en Carretera	130
13.1.4. Otros aspectos que entraron con la reforma de la Ley	131
13.1.5. Infracciones	132
13.1.6. Anexos.....	132
13.2. La Nueva Ley de Tráfico; Infracciones y Sanciones nuevas a tener en cuenta: <i>COMENTARIOS</i>	135
13.2.A) Sobre la velocidad y mecanismos de detección de radares y cinemómetros	135
13.2.B) Alcohol, Drogas... y ¿Retención?.....	136
13.2.C) Sobre bicicletas (los ciclistas, el uso del casco y alguna cosa más).....	139
13.2.D) El transporte de menores en los vehículos (y una nueva infracción sobre la carga).....	140
13.2.E) Sobre la inmovilización y retirada del vehículo (y la retención del Permiso de Circulación).....	141
13.2.F) Sobre la notificación de las denuncias en el acto y sus excepciones	142
13.2.G) Sobre la notificación electrónica y la prelación de Lugares donde practicar la notificación.....	142
13.2.H) Sobre el plazo para proceder al pago o para realizar alegaciones	143
13.2.I) Sobre los vehículos con matrícula extranjera y su uso permanente en territorio español.....	144
13.2.J) Sobre la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas.....	145
14. COROLARIO.....	147
15. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	151
16. ENLACES EXTERNOS APLICADOS.....	155

1. PREFACIO

Me encuentro imbuido en el Proyecto fin de Carrera, correspondiente al "*Curso de Adaptación de Criminología*" de la Universidad de Valladolid, regido y dirigido el mismo, en este período de tiempo y etapa, por el afable, risueño, gentil, significativo e histórico Criminólogo, el Sr. D. Antonio Andrés Laso, en donde se nos solicita e insta a elaborar y componer una Exposición, bajo un Tema elegido a nuestro criterio, discernimiento y/o convencimiento de cualesquiera de los Veintisiete existentes que conforman este hodierno Grado.

Bajo el Título, "*Delitos contra la Seguridad Vial. Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico* ", personalmente, intentaré acercarme a este gravoso y complejo problema social, de enorme magnitud y calado, constituyendo un oneroso e insufrible tributo de sangre con que la humanidad paga su notable progreso; el suceder con su dolorosa y diaria realidad al producirse millares de muertos y heridos en el mundo, que origina un triste progresivo incremento de bajas humanas.

Personalmente, he de significar, que erróneamente se consideran los accidentes de circulación como una lucha del hombre contra la máquina, cuando lo cuerdo, lo sensato y lo correcto es disponer las máquinas hacia el mejor servicio de la humanidad. Es una obviedad reseñar, que los motores hacen veloces nuestros pies, multiplican nuestro limitado tiempo, y, aunque los vehículos nos proporcionan incalculables beneficios, bien es sabido, que nuestro ritmo de vida acelerado, puede torcer la ruta programada y finalizar nuestra salida en un hospital o en el cementerio.

De tal manera o modo, que opto y selecciono el proclamar que la cuestión a todo este entuerto, no puede estribar en restringir el buen uso de los Automóviles, sino en evitar que inconscientes o suicidas realicen un uso dañino de esta tipología de bienes muebles, para lo que es inexcusable regularizar adecuadamente la conducción motorizada, tan vital en la terrenal civilización y que tantos beneficios nos proporciona.

El crecimiento económico, los avances tecnológicos y el estilo de vida, conducen a una movilidad creciente. Pero, no me olvido, que ese estilo de vida viene marcado por la determinante influencia de la "*cultura del riesgo*" y, dicta unas normas de conductas basadas en un amplio abanico de libertades, menospreciando el derecho a la seguridad.

En esta violencia actual vial, el infractor se convierte en un enemigo para la Sociedad, en un violento, en un cuasi *"terrorista viario"*, donde el conductor es percibido como una fuente de peligro, la víctima como la protagonista inocente y la conducción como una conducta peligrosa y arriesgada. Lo que históricamente era considerado por todos como una utilidad, la conducción pasa a ser en la actualidad, si no se ponen los medios necesarios, una conducta delictiva, más el vehículo, como un arma del delito como herramienta de hierro capaz de producir daños irreversibles.

Mi pretensión fundamental, igualmente, en esta parca y soslayo contundente introducción, es pretender dejar obsoleto y caduco el vocablo de *"accidente"* (de tráfico), y basarme en la terminología real de *"siniestro"*, por no ser aquél, preciso ni riguroso, ya que si hubiese un accidente no habría culpa de las partes y, por contra, sí coexiste en los siniestros, generalmente por fallo en el factor humano.

Intento al menos tener presente en este estudio que, ambos roles (conductor y víctima) están presentes en la misma persona y, que sólo una acción desafortunada puede convertir a esa persona en victimario o víctima: los medios de comunicación contribuyen a ofrecer la realidad sobre el número de accidentes, de heridos y de fallecidos, que la colaboración ciudadana hace posible conocer el mal estado de las infraestructuras viarias, la defectuosa señalización, la persistencia de *"puntos negros"*, etc., pero recordemos que el más importante y sobre el que más debemos incidir es en el *"factor humano"*, el verdadero causante de todos los accidentes.

Mi rol de Criminólogo, auspiciado, subvencionado y fundamentado en mi Trayectoria Profesional, me obliga y condiciona a incidir mayormente en esta reflexión y/o exposición. También me obliga y me exige a centrarme en la siniestralidad vial, en donde la Criminología, basada en una nueva disciplina de Criminología Vial, trata de ofrecer soluciones prácticas, en base a experimentos reales y a la observación desarrolladas en la carretera, urbana e interurbana, para tratar de reducir el número de accidentes y, por ende, de víctimas. Mi función como Criminólogo versará en que esas medidas se enfoquen a paliar la situación de la víctima, a ofrecer información al conductor para que pueda evitar convertirse en víctima, o lo que mejor puede controlar que es, victimizar a otros.

Pero no me despisto, aturdo ni aturullo, si significa que para la Criminología, los delitos relacionados con la Seguridad Vial, conlleva a que toda persona que participe en el tráfico rodado es un criminal en potencia y durante su participación se halla casi continuamente en una situación potencialmente delictiva.

Continuamente me expongo a convertirme en víctima y victimario por el mero hecho de utilizar las vías públicas, algo tan necesario como inexcusable. Pero el hecho de convertirse en un delincuente para un ciudadano medio, sin intención de delinquir, y con un comportamiento generalmente irreprochable, se convierte en un hecho puntual, pero real, y esa persona, convertida en victimario, se encuentra con antecedentes penales.

Quiero constatar, dicho sea de paso, que cuando defino y determino, a mi entender, que en los Delitos contra la Seguridad Vial, hay un trato menos victimizante en la persona del infractor es, en base a que el estudio de las víctimas se realiza desde una perspectiva multidisciplinar, desde diversos campos de estudio. No solamente se estudian los siniestros viales en los que interviene un victimario por delito, sino también aquellos accidentes de tráfico que dejan víctimas sin mediar delito penal alguno. Hay un real y concreto interés en el cometido que desarrolla la víctima en el '*iter criminis*', ya que su intervención, puede modificar el comportamiento del victimario o simplemente del suceso criminal.

En mi completo afán y excelsa apetencia está, no les quepa la menor vacilación o recelo, en que este cometido y quehacer privativo, no se convierta para ustedes, en un admisible o factible siniestro o accidente...

2. LA VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN EN ESPAÑA: ANTECEDENTES.

2.1. Introducción.

2.2. Antecedentes.

2.2.1 Antecedentes remotos.

2.2.2. Fuerzas de Policía de Tráfico.

2.1. LA VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN EN ESPAÑA: ANTECEDENTES.

2.1. INTRODUCCIÓN.

La seguridad vial entraña, en si misma, la idea de un cierto riesgo. Pero si el nivel alcanzado es óptimo, ese riesgo será un riesgo razonable y proporcionado que la sociedad habrá de asumir serenamente, para eludir toda sensación de pánico estéril, aunque, eso si, llevando a cabo al mismo tiempo, un esfuerzo perseverante y lúcido alcanzando cotas de seguridad aceptable, pero cada más exigente.

Para evitar, o mejor dicho, reducir significativamente el número y la gravedad de los accidentes de tráfico debe incidirse, en la debida proporción, sobre todos y cada uno de los múltiples factores que se hallan en su base, desarrollando tal actividad básica, una acción concertada por parte de quienes, en las propias carreteras, están llamados a *vigilar, controlar y salvaguardar* el uso adecuado de las mismas.

De entre los cuatro factores acuñados por los anglosajones (para algunos autores, tres factores), resumido en la fórmula de las cuatro "e" (Education, Engineering, Enforcement, Emergency), conviene ahora destacar la importancia de los dos últimos, incurriendo en las medidas relativas a "*Policía y Auxilio*" del tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial.

Por *Policía de Tráfico*, en sentido objetivo, entiendo la *actividad dirigida a la planificación, control y supervisión de la circulación* mientras que, por *Auxilio* debo interpretar la *actividad de asistencia técnica y sanitaria* adecuada a las circunstancias de una situación de tráfico determinada y, en concreto, la ayuda en caso de accidente.

Como puede apreciarse, la actividad de Policía tiene carácter eminentemente preventivo, es decir, su finalidad es evitar la producción de accidentes y garantizar la fluidez de tráfico. El Auxilio, por el contrario, procura principalmente *reducir las*

consecuencias lesivas derivadas de aquellos, así como favorecer soluciones a cualquier incidente que pueda afectar a los usuarios de las vías públicas.

Para conseguir una reducción apreciable de la accidentalidad deben combinarse los *servicios de vigilancia* de las diferentes especialidades en determinados días, horas y vías de comunicación, concienciando a los usuarios de la carretera de la necesidad de adoptar todas las precauciones posibles y en todo momento, para obtener una mayor *seguridad vial* y un tráfico más *cómodo y fluido*.

De otra parte, la complejidad derivada de la concurrencia competencial de los diversos entes públicos en la realización de las misiones propias de la vigilancia y regulación del tráfico aconsejan, cuando menos, una correcta coordinación de las diversas Fuerzas y Cuerpos encargados de la realización de este tipo de tareas, garantizando, en todo momento, la eficacia y la calidad del servicio prestado a los ciudadanos en las vías públicas.

2.2. ANTECEDENTES.

2.2.1. Antecedentes remotos.

El 26 de agosto de 1959, por la Orden General nº 32, se crea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con la misión de ir progresivamente relevando por todo el territorio nacional a la Policía Armada y de Tráfico, quienes iban realizando estas tareas de vigilancia del tráfico encomendadas por la Ley desde el 8 de marzo de 1941.

En la primera Circular Fundacional de la Guardia Civil, ya puede apreciarse la intensa preocupación de su fundador, el Excmo. Sr. Mariscal de Campo D. Francisco Javier Girón y Ezpeleta, Duque de Ahumada, por la vigilancia de los caminos reales.

El 10 de Abril de 1845 dicho General dirige una circular en la que dice textualmente: "*Supongo que en todas las líneas de Caminos Reales, correspondientes al Tercio de su mando, tendrá nombrado un Oficial Jefe de la Línea, que con frecuencia recorrerá los puentes y responderá V.S. del estado de ellos...*".

El día 13 de Mayo de 1857, se aprueba el "Reglamento para el servicio de los carruajes destinados a la conducción de viajeros".

Mediante Decreto de 22 de febrero de 1929, del Ministerio de Obras Públicas, se creó el Cuerpo de Vigilantes de Caminos, con misiones sobre circulación, transporte y policía de carreteras.

El 25 de Septiembre de 1934 y aprobado por Decreto, se promulga el primer Código de Circulación, con 304 artículos, que constituye el Texto Legal regulador de todo lo concerniente al tráfico rodado. En el año 1933 se crea el Cuerpo de Vigilantes de Caminos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y adscrito a la Dirección General de Caminos, que sustituye en las labores de vigilancia a la Guardia Civil. El incremento del tráfico rodado demandaba la actuación de agentes especiales con rápidos medios de locomoción para inspeccionar y proteger, en todo momento, el uso adecuado de la red vial. Las disposiciones e instrucciones provisionales en virtud de las que fue creado y actuaba el nuevo Cuerpo fueron recogidas en su Reglamento Orgánico Provisional, aprobado por Decreto de 12 de Marzo de 1935.

Finalizada la Guerra Civil y reorganizados los servicios de la Dirección General de Seguridad, el artículo 4º de la Ley de 23 de Septiembre de 1939, transfirió todas las funciones del Cuerpo de Vigilantes de Caminos a la Inspección General de las Fuerzas de Policía Armada y de Tráfico.

La ley de 8 de marzo de 1941, dispone que los Servicios de Seguridad del Estado, queden integrados por el Cuerpo General de Policía y la Guardia Civil. A la vez, se crea un nuevo Cuerpo que pasa a denominarse Policía Armada y de Tráfico y se suprime el Cuerpo de Vigilantes de Caminos.

En la década de 1950, se inicia en España el "boom" automovilístico y se hace necesario disponer de unas fuerzas con más efectivos, mejor preparadas y mejor dotadas. Ha llegado el momento histórico de la creación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

2.2.2. Fuerzas de Policía de Tráfico.

Constituían una especialidad del Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico conforme dispusieron la Ley dictada de 8 de marzo de 1941, y el Decreto de su ejecución de 31 de diciembre del mismo año (art. 18).

Según estas disposiciones:

- A) Las nuevas Fuerzas *dependían*, a través de la Inspección General, del cuerpo de la Dirección General de Seguridad y del Ministerio de la Gobernación.
- B) Sus *funciones* eran las mismas atribuidas al extinguido Cuerpo de Vigilantes de Caminos.
- C) Su *carácter y organización*, por imperativo del artículo 18 de la Ley era eminentemente militar (aún cuando no formasen parte de los Ejércitos) y sus componentes estaban sujetos, en todo (tanto en razón de los delitos como de las faltas que cometieran) al Código Castrense.
- D) Estaban organizados en *Compañías, Secciones y Destacamentos*, distribuidos éstos no sólo en las capitales de provincias, sino en otras poblaciones importantes.

Sus Policías, Clases y Suboficiales constituían un escalafón separado del de Policía Armada; el mando de armas de todas las fuerzas lo ejercía un Teniente Coronel con un Comandante como segundo Jefe; y su material, según el artículo 12 del Decreto de 9 de marzo de 1940 que organizó el Parque Móvil de Ministerio Civiles, pertenecía y dependía de dicho Organismo,

En virtud del artículo 7 de la Ley 47/1959 de 30 de julio, se atribuyó la regulación y vigilancia del tráfico en el territorio nacional, a la Guardia Civil, declarando a extinguir en dicho artículo la especialidad de la Policía de Tráfico, cuyo personal pasó a prestar servicios propios del Cuerpo de Policía Armada.

<p>3. LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL 3.1. Creación 3.2. Naturaleza</p>
--

3. LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL.

3.1. CREACIÓN.

Como consecuencia, se dicta la Orden General nº 32 de 26 de agosto de 1959, por la que se crea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con la misión de ir progresivamente relevando por todo el territorio nacional a la Policía Armada y de Tráfico, quienes iban realizando estas tareas de vigilancia del tráfico encomendadas por Ley de 8 de marzo de 1941.

A pesar de la referida evolución, la Guardia Civil continuó prestando especial atención a la seguridad de las vías públicas. No era obstáculo para ello la existencia de Cuerpos especiales para la vigilancia de la circulación, antes bien, en el Reglamento de aquella está vigente un artículo, el 63, que entre otros cometidos le obliga a cuidar y proteger en los caminos a los viajeros y a los carruajes que hubiesen volcado o sufrido un contratiempo.

La Ley 47/1959 de regulación de la competencia en materia de tráfico, es el origen y causa inmediata de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, al encomendar al Cuerpo la misión de vigilancia, protección y auxilio en las vías públicas.

En los años siguientes, en distintos cuerpos legales, se van perfilando las plantillas, competencias, organización y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico.

En cuanto a la plantilla, el personal elegido fue escrupulosamente seleccionado, puesto que sus conocimientos debían ser especiales, tanto teóricos como prácticos. Para lograr esta especialización, su instrucción se encomendó a un oficial por compañía, que fue instruido anteriormente sobre la materia especial de que se encargaría, el cual impartía clases diarias que trataban de temas referidos a esta problemática: denuncias, felicitaciones, incidentes y quejas, pliegos de descargo, etc. Los primeros servicios se realizarían en Land-Rover.

La Ley 55/1978, de la Policía, sigue encomendando en su artículo 4º, al Cuerpo de la Guardia Civil, la custodia de las vías de comunicación interurbanas, los tramos urbanos y carreteras generales y la ejecución de las normas de regulación de tráfico.

La Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en su artículo 12.B.c. mantiene la responsabilidad de la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas, a favor del Cuerpo de la Guardia Civil.

La Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, prevé la creación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, como órgano consultivo que garantice la coordinación de las competencias de las diferentes Administraciones Públicas.

El artículo 8º del Real Decreto Legislativo 339/1990 de 9 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, determina la composición del Pleno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, formando parte del mismo, como Vocal, el General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Asimismo, en el artículo 6º del citado Real Decreto Legislativo 339/1990 de 9 de marzo, determina que para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior tan materia de vigilancia, regulación y control del tráfico y de la seguridad vial, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en la Ley sobre Tráfico y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuarán, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, las Fuerzas de la Guardia Civil y, específicamente, su Agrupación de Tráfico.

3.2. NATURALEZA.

La Guardia Civil forma parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Es un Instituto Armado de naturaleza militar, dependiente del Ministerio del Interior en el desempeño de las funciones que le atribuye la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpo de Seguridad, y del Ministerio de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que el Gobierno le encomiende. Lo que tiene mucha importancia a efectos de la distribución de todo su personal incluida la ATGC.

La Guardia Civil se estructura jerárquicamente según los diferentes empleos, de conformidad con su naturaleza militar y, por su condición de Instituto Armado, a efectos disciplinarios, se rige por su normativa específica.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, tiene carácter esencialmente militar y, como unidad del Instituto de la Guardia Civil, forma parte integrante del Ejército de Tierra. De ello se infiere que sus componentes quedan plenamente sujetos al fuero y jurisdicción castrense.

Dentro del Instituto a que pertenece, y según la Orden 11 de junio de 1963, constituye, a efectos funcionales, una unidad independiente.

Por su parte, el artículo 11, apartado 5.1 del Real Decreto de 23 de julio de 1982, establece ya claramente que la ATGC *constituirá, a efectos funcionales, una unidad que ejercerá, como actividad específica, la vigilancia del tráfico" circulación y transporte por las vías públicas, misiones de protección y auxilio a los usuarios de las mismas, la custodia de las vías de comunicación interurbanas y de los tramos urbanos de carretera generales y la ejecución de las normas de regulación del tráfico.*

En el apartado 5.2 del mismo artículo, se establece que la Agrupación de Tráfico dependerá: *"Para el cumplimiento de las actividades a que se refiere el párrafo anterior (5.1) y a efectos del material especialmente relacionado con las mismas, de la Dirección General de Tráfico, la cual ejercerá las facultades que al respecto encomienda la legislación vigente al Ministerio del Interior". "De la Dirección General de la Guardia Civil, en cuanto a personal, disciplina, armamento, material que no sea específico de la función de tráfico, instrucción, acuartelamiento y haberes".*

4. ORGANIZACIÓN Y MISIONES

4.1. Introducción

4.2. Estructura Orgánica

4. ORGANIZACIÓN Y MISIONES.

4.1. INTRODUCCIÓN.

La Ley 47/1959 de Regulación de la Competencia en materia de Tráfico, es el origen y causa inmediata de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, creada en cumplimiento de aquella, por orden General núm. 32 de 26 de agosto del mismo año.

Las primeras normas sobre su organización y funcionamiento fueron dictadas por el Estado Mayor de la Dirección General de la Guardia Civil el año 1961.

La distribución de Fuerzas se efectuó 'siguiendo el criterio de la división territorial de España en provincias. Asimismo, se opera una distribución funcional, *desplegándose sus efectivos a lo largo de las carreteras nacionales radiales, con carácter fijo*; en la red general nacional, en la medida de *lo posible*; y en las *comarcales y locales, eventualmente*, ya que éstas quedaban encomendadas a la Guardia Civil Rural.

El servicio establecido a lo largo de las carreteras nacionales radiales (Red Interés General del Estado, RIGE) se lleva a cabo desplegándolo a lo largo de un número variable de kilómetros, de manera que a lo largo de una ruta, con una mayor o menor densidad, exista siempre *un servicio permanente*.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ha sufrido un *incremento de servicios*, lo que demandaba un incremento de plantilla. La aparición de *nuevas especialidades*, como consecuencia de unas nuevas formas de delincuencia, ha dejado a los Destacamentos mermados, de tal forma que no pueden atender a la vigilancia del tráfico en las vías de comunicación que en un principio se propusieron.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 30 de Junio del 2006 y dentro del Plan de Seguridad Vial dispone renovar y ampliar la plantilla de la ATGC con la realización de tres convocatorias (años 2006 y 2007) de al menos 500 plazas cada una. Tales convocatorias, se llevaron a efecto de manera que el número de componentes con que cuenta en la actualidad la ATGC es de alrededor 10.000 miembros.

Son misiones propias y específicas de la ATGC, las siguientes:

- Vigilancia, protección y auxilio en las vías públicas.
- Custodia de las vías de comunicación interurbana y de los tramos urbanos de las carreteras.
- Ejecución de la regulación del tráfico.
- Denuncia de las infracciones a la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos de motor, seguridad vial y transportes.

Las acciones de vigilancia y control se clasifican en los siguientes tipos:

A) Acciones Básicas.

- a) Control de alcoholemia.
- b) Control de velocidad.

B) Acciones Selectivas.

- a) Sobre prioridad de paso.
- b) Relativas a conducción arriesgada o peligrosa.
- c) Sobre uso de la calzada y carriles.
- d) Relativas a sistemas de alumbrado y señalización óptica de los vehículos y estado de los neumáticos.
- e) Comprobación de la superación de Inspecciones Técnicas por los vehículos.
- f) Verificación de la existencia del Certificado del Seguro Obligatorio.

C) Acciones Especiales.

- a) Con ocasión de desplazamientos masivos.
- b) Control del uso del cinturón de seguridad y casco de protección.
- c) Control de vehículos destinados al transporte de viajeros y mercancías.
- d) Control de conductores de motocicletas y ciclomotores.
- e) Control de conductores de bicicletas.

D) Acciones Localizadas.

Los eventuales problemas específicos que puedan detectarse serán considerados e integrados como acciones selectivas de vigilancia.

Conviene, en este punto, detenerse en el estudio del marco de actuación establecido por el artículo 75.2 del 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, en lo relativo al carácter y naturaleza de las denuncias formuladas por la Guardia Civil en las vías urbanas.

Según previene el mencionado artículo, *"Los Agentes de la Autoridad encargados del servicio de vigilancia de tráfico deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de vigilancia y control de la circulación vial"*.

Antes de analizar las funciones que, en el ámbito afectado por la Ley de Seguridad Vial, realizan los Agentes de la Autoridad, se hace preciso definir qué tipo de agentes vienen obligados a actuar, mediante la formulación de la correspondiente denuncia, en cumplimiento de sus deberes.

En este sentido, junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (artículo 6 de la Ley de Seguridad Vial), nos encontramos con la existencia de las Policías Autónomas del País Vasco (Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre), Navarra (Ley Orgánica 13/1982) y Cataluña (Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre).

Definidos los grupos de Agentes de la Autoridad que tienen la obligación de formular denuncias en el ámbito de la Ley de Seguridad Vial, es necesario inscribir esa actuación dentro de las funciones que han de realizar los referidos Agentes, y así las definimos:

- a) Vigilancia y disciplina del tráfico en función de las vías (interurbanas, travesías y urbanas).
- b) La regulación del tráfico en función -igualmente- de las vías (interurbanas, travesías y urbanas).

La consecuencia del ejercicio de esas funciones, en presencia de presuntas infracciones, determina la obligación de los agentes de la Autoridad de formular las correspondientes denuncias, debiendo estudiarse el ámbito territorial donde se ejercen dichas funciones.

La propia Ley de Seguridad Vial ya establece el carácter de la vía como determinante de dicho espacio.

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad establece como funciones ejercidas por la Guardia Civil las relativas a "*la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas*".

Por su parte, el artículo 53.1 de dicha Ley define el espacio territorial donde ejercen sus funciones los Cuerpos de Policía Local, que no es sino el casco urbano.

En conclusión, establezco que:

- a) Las denuncias formuladas por hecho de tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, las Policías Autonómicas del País Vasco, Navarra, Cataluña y las Policías Locales, tienen naturaleza de obligatorias.
- b) Para que las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad adscritos a los Cuerpos antes expresados tengan ese carácter, es obvio que las denuncias así formuladas lo serán en cumplimiento de los deberes correspondientes y por consiguiente han de ser formuladas dentro del servicio.
- c) Además, el ejercicio del servicio debe ser realizado en el ámbito territorial correspondiente.
- d) Finalmente, nada debe oponerse a la actuación de dichos Cuerpos y Fuerzas de Seguridad en otros ámbitos territoriales cuando exista un acuerdo de cooperación que permita ese ejercicio de funciones.

4.2. ESTRUCTURA ORGÁNICA

4.2.1. Personal.

El Real decreto 367/1997, de 14 de marzo, de organización periférica de la Guardia Civil, siguiendo criterios de simplificación y racionalización administrativa, establece la plena adecuación de la estructura territorial del Cuerpo a la realidad autonómica del Estado, haciendo coincidir la demarcación de cada Zona con el territorio de una sola Comunidad Autónoma, con la finalidad de mejorar la coordinación de los servicios y la colaboración con esos Gobiernos autonómicos. Así mismo, a

consecuencia de este Real Decreto se ha procedido a la reorganización de las Jefaturas de Zona mediante la Orden General 23/1998, de 11 de septiembre, ajustando, la orgánica de las mismas al despliegue.

A esta nueva realidad se debe adaptar también la Agrupación de Tráfico para que conservando la unidad de mando inherente, a la naturaleza militar del Cuerpo, adecúe su despliegue, en la medida de lo posible, al de las restantes Unidades territoriales, y de igual modo que éstas, simplifique la organización vertical de su estructura operativa, mediante la supresión del escalón Subagrupación.

Por otra parte, la necesidad de armonización de los conceptos doctrinales que son de general aplicación, aconsejan compilar en una sola Orden General la dispersa normativa reguladora de la Agrupación por lo que respecta a la prestación de su servicio específico, su organización y despliegue, las condiciones de ingreso, permanencia y baja del personal, y la Escuela de Tráfico.

Por todo ello, el Director General de la guardia Civil, ha dictado la Orden General número 3, fecha 4 de febrero de 1999, cuyo contenido fundamentalmente se transcribe a continuación.

La Agrupación de Tráfico es la Unidad funcional de la Fuerza Operativa de la Guardia Civil, especializada y específicamente concebida, preparada y organizada para el ejercicio de las funciones asignadas al Cuerpo en materias de tráfico, transporte y seguridad vial.

Para el cumplimiento de sus misiones, la Agrupación de Tráfico se articula en los siguientes Órganos y Unidades:

- Jefatura de la Agrupación.
- Unidades operativas de la organización periférica.
- Escuela de Tráfico.

La Jefatura de la Agrupación está constituida por:

- Mando.
- Jefatura de Operaciones.
- Jefatura de Recursos Humanos.
- Jefatura de Recursos Materiales.
- Asesoría Jurídica.

Asimismo, se encuentran en la Jefatura de la Agrupación los Oficiales Superiores que realicen funciones de coordinación o enlace con los Organismo ajenos a la Dirección General de la Guardia Civil que así se determinen.

La articulación, cometidos y composición de cada uno de estos órganos y unidades y las relaciones orgánicas, funcionales y técnicas entre ellos serán las que se señalen en el Libro de Organización de la Jefatura de la Agrupación.

El Mando será ejercido por un Oficial General de la Guardia Civil, en situación de servicio activo, el cual dispone de una Secretaría de Mando como órgano de asistencia personal e inmediata. La Orden INT/733/2011 crea el puesto de 2º General Jefe de la ATGC. La Orden de 8 de septiembre de 1998, por la que se determina el mando y demarcación territorial de las Compañías y Puestos de la Guardia Civil, establece en su Disposición Adicional que *"La Agrupación de Tráfico, al mando de un Oficial General de la Guardia Civil, en situación de servicio activo, es la Unidad especializada en el ejercicio de las funciones encomendadas a la Guardia Civil por la normativa vigente en materia de tráfico, seguridad vial y transportes"*.

La Jefatura de Operaciones corresponderá a un Coronel de la Guardia Civil, en situación de servicio activo y en posesión del Curso de Información sobre Circulación y Tráfico para Oficiales. La Jefatura de Operaciones es el órgano auxiliar del General Jefe de la Agrupación que, dentro del marco de las atribuciones que éste le fije, asume los cometidos de dirigir, impulsar y vigilar la ejecución del servicio de las Unidades Operativas.

Se encuadra en esta Jefatura la Unidad Central de Policía Judicial del Automóvil que, al mando de un Oficial de la Guardia Civil en situación de servicio activo y en posesión del Curso superior de especialistas en Policía Judicial, tiene como misión específica investigar y analizar los delitos y conductas irregulares relacionadas con el automóvil, la seguridad vial y el transporte que rebasen el ámbito de actuación de un Sector o aquellas otras de aquella naturaleza que expresamente se le encomienden.

La Jefatura de Recursos Humanos, al mando de un Coronel de la Guardia Civil, en situación de servicio activo, es el órgano auxiliar del General Jefe de la Agrupación que, dentro de las atribuciones que éste le fije, asume la gestión del personal en la Agrupación de Tráfico.

La Jefatura de Recursos Materiales, al mando de un Coronel de la Guardia Civil en situación de servicio activo, es el órgano auxiliar del General Jefe de la Agrupación en el aspecto logístico y del manejo de los recursos de Caja puestos a disposición de las Unidades.

La Asesoría Jurídica es el órgano consultivo y asesor en materia jurídica del General Jefe de la Agrupación, con dependencia directa del mismo, sin perjuicio de su relación funcional con la asesoría Jurídica de la Dirección General. Estará a cargo de un miembro del Cuerpo Jurídico Militar en situación de servicio activo.

Las Unidades Operativas de la organización periférica, una vez desaparecidas las Subagrupaciones, quedan constituidas por los siguientes niveles de mando: Sector, Subsector y Destacamento.

El Sector es la Unidad de mando, coordinación e inspección de los servicios en el ámbito de una o más Comunidades Autónomas. Su Jefatura corresponde a un Teniente Coronel o Comandante de la Guardia Civil, en activo.

El Subsector es la Unidad fundamental de mando, planificación, ejecución y coordinación de los servicios, normalmente, en el ámbito provincial. Su Jefatura corresponde a un Capitán de la Guardia Civil, en activo.

El Destacamento es la Unidad elemental de ejecución del servicio en el ámbito de la red viaria provincial que se le asigne. Su mando es desempeñado por un Oficial o Suboficial de la Guardia Civil, en activo.

Pueden constituirse Destacamentos Especiales para el desempeño de cometidos específicos, o la asignación de tramos de red viaria correspondientes a más de una Comunidad Autónoma o provincia, así como otros integrados en las Planas Mayores de Sector y Subsector como Unidades de reserva de aquéllas.

Por su parte, la "Escuela de Tráfico", es el centro docente de especialización que, al mando de un Coronel de la Guardia Civil en situación de servicio activo, asume la responsabilidad de capacitar para el cumplimiento de su misión específica al personal que ha de prestar su servicio en la Agrupación de Tráfico, incluso la de expedir los permisos de conducción que habilitan a este personal para conducir vehículos oficiales del Cuerpo.

Las diversas misiones de vigilancia exigen en la actualidad un gran conocimiento por parte de los Agentes, no sólo de toda la legislación, sino también de los novedosos medios técnicos empleados que, de otra parte requieren del tiempo necesario para llevar a cabo las correspondientes comprobaciones técnicas y administrativas.

Para ingresar en la Agrupación el personal de la Guardia Civil que lo desee, debe ser previamente seleccionado, realizando posteriormente un Curso de Información según su especialidad. Son especialidades, dentro de la Agrupación de Tráfico, las de motoristas, equipos de fotocontrol, equipos de auxilio, equipos de atestados, etilómetros, laboratorios, mecánicos, oficinas y servicios especiales (empleo de regloscopios, sonómetros, etc.). La Orden General nº 3, de 4 de febrero de 1999, declara "a extinguir" las especialidades de "Motoristas" y "Atestados", que se sustituyen por la genérica de "Tráfico".

Para poder ser seleccionados, los aspirantes deben llevar al menos un año de servicio en un Puesto desde ingreso en el Cuerpo, no tener nota desfavorable en su historial, y aprobar un examen sobre cultura general, comunicaciones, redacción de atestados, Código de Circulación, Reglamento de Transportes y Legislación complementaria.

La plantilla de la Agrupación de Tráfico prácticamente no ha variado desde 1974, fecha en que se completó el calendario que señaló el incremento de la Ley 30/1970 de 22 de diciembre. Conscientes de la necesidad del incremento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico, la Dirección General de Tráfico y la propia Agrupación han formulado un estudio exhaustivo ya concluido, presentado por el Ministerio del Interior al Consejo de Ministros, por el que , como queda reflejado anteriormente, se incrementa el número de miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta el número de 10.000.

El Senado, por medio del Dictamen de la Comisión Especial de Encuesta e Investigación de los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial, instó al Gobierno, entre otras medidas, al incremento de la vigilancia en carretera y, en su consecuencia, a un incremento de la plantilla de la Guardia Civil de Tráfico.

Paralelamente, se pueden arbitrar otras medidas, que contribuyan a paliar la falta de efectivos de vigilancia permanente en nuestras vías de comunicación y que van fundamentalmente encaminadas a obtener una disminución de accidentes.

Resulta conveniente la realización de un estudio previo de la accidentalidad en una determinada zona, considerando tipos de accidente, vehículos y personas que los producen, días de la semana en que se incrementa o disminuye la siniestralidad, características de la vía, etc., para obtener unos resultados que permitan una economía de despliegue y en su consecuencia una potenciación de efectivos obtenidos de la mencionada economía. De este modo se consigue un incremento en la vigilancia efectiva de las carreteras y puntos conflictivos en los días y horas en que se considere más necesario.

4.2.2. Medios materiales

La agrupación dispone, entre, otros, de los siguientes medios materiales:

- Armamento: La dotación normal consiste en pistolas y metralletas.
- Vehículos. Vehículos ligeros para los diversos servicios que la Agrupación lleva a cabo, uniformados o no. Todo terreno 4x4, y Motocicletas. Todos ellos provistos del material adecuado para la misión principal a la que son destinados.
- Material especial. Cinemómetros. Etilómetros. Terminales de Comunicaciones de Mano (PRIDE).
- Material fotográfico. Cámaras digitales para equipos de atestados y motoristas.
- Material de Transmisiones. Redioteléfonos (SIRDEE).
- Otro material como paneles de señalización digital portátil, megafonía, proyectores de luz, equipos de bloqueo, etc.

5. RELACIONES CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

5.1. Régimen Jurídico

5.1.1. La Orden de 16 de Abril de 1980

5.1.2. La trascendente Orden de 29 de Diciembre de 1984

5.2. Coordinación con la Dirección General de Tráfico

5. RELACIONES CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

5.1. RÉGIMEN JURÍDICO

La ley de 47/1959 atribuyó al entonces Ministerio de Gobernación la vigilancia y disciplina del tráfico y transporte por las vías públicas, creando la Jefatura Central de Tráfico como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación.

Por otra parte, dicha ley dispuso que aquellas funciones serían ejercidas mediante los servicios y mandos de la Dirección General de la Guardia Civil, por cuanto debe colegirse que la dependencia de este Cuerpo del citado Ministerio, a los efectos limitados de su servicio de vigilancia, protección y auxilio en las carreteras, ha de realizarse a través de la mentada Dirección General.

Avalan este criterio consideraciones lógicas y de orden técnico, ya que la actividad de la Policía de Tráfico no es más que la proyección en cada caso concreto del ejercicio de facultades que competen a la Administración para ordenar, regular y disciplinar la utilización de las carreteras, de tal forma que la sincronización de aquélla al dictado de las normas conducentes a dicho fin ha de ser perfecta, y para conseguir este resultado tiene que existir una forzosa e inmediata supeditación a la Dirección General de Tráfico, a la que por Ley compete dirigir, ordenar y coordinar cuanto se refiere a la circulación vial.

Ahora bien, esta dependencia se circunscribe al servicio, sin que pueda implicar injerencia del órgano directivo en orden a la organización militar, personal y disciplina, aspectos reservados exclusivamente a la Dirección General de la Guardia Civil y al Ministerio de Defensa.

El marco legal se concretó en la Orden de 11 de abril de 1973, que reguló las relaciones entre la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Dicha Orden fue dictada en virtud de lo dispuesto en la disposición final de 23 de enero de 1973, sobre reestructuración de dicha Jefatura Central.

En la actualidad esta dependencia se plasma en la Orden del Ministerio del Interior de 16 de abril de 1980, que derogó la de 11 de abril de 1973.

Los artículos 1, 6 1 7 (párrafo primero) y 9 de la citada Orden de 1980 han sido nuevamente redactados por la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 29 diciembre de 1994, quedando suprimido el párrafo primero de su artículo 10.

Por su parte, la Dirección General de la Guardia Civil ha dictado la Orden General número 3, de 4 de febrero de 1999, en cuyo artículo 4º se refieren las "Relaciones y Dependencias" de Tráfico.

5.1.1. Especial referencia a la Orden de 16 de abril de 1980 del Ministerio del Interior

(En su redacción modificada por la Orden de 29 de diciembre de 1994 del Ministerio de Justicia e Interior).

Por ella se regulan las relaciones de la Dirección General de Tráfico con la Agrupación de Tráfico de la guardia Civil.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que ejercerá las funciones de vigilancia, auxilio y control de tráfico que le atribuye la normativa vigente, contenida en el Texto Articulado en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, constituye, a efectos funcionales, una unidad especial dentro del Cuerpo de la Guardia Civil, en relación con la cual y sin perjuicio de las competencias relativas a personal, disciplina, servicios de carácter militar, armamento, instrucción (conforme a lo establecido en el artículo 9 de la presente Orden) y haberes, que corresponde a la Dirección General de la Guardia Civil, compete a la Dirección General de Tráfico lo referente a servicios, en los términos establecidos en los artículos siguientes y los medios materiales, incluida la uniformidad, necesarios para el funcionamiento de la unidad.

Asimismo, corresponderá a la Dirección General de Tráfico los gastos relativos a edificios y locales, cualquiera que sea su titular, ocupados por Agrupación, su mantenimiento, conservación, gastos de energía y agua (art. 1º).

La Dirección General de Tráfico, para el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas, dictará las instrucciones necesarias para el mejor cumplimiento de los servicios de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, bien por conductos del Jefe de esta Unidad o directamente, caso de urgencia, a los Sectores y Subsectores interesados, dando cuenta con la mayor brevedad al mando de la Agrupación (art. 2º).

Los Jefes Provinciales de Tráfico podrán dirigir a los Jefes de Subsector cuantas comunicaciones sean necesarias para la ejecución de los servicios de vigilancia, auxilio y regulación del tráfico, y solicitarán los informes que consideren oportunos sobre la ejecución e incidencias de los mismo (art. 3º)

El Jefe de la Agrupación podrá elevar al Director General de Tráfico cuantas propuestas considere convenientes para el cumplimiento de su misión; dictará las órdenes necesarias para ejecutar las instrucciones recibidas de aquél, en relación con la vigilancia y disciplina del tráfico, circulación y transporte por carretera; emitirá cuantos informes sobre servicios y material de su especialidad interese el Director General de Tráfico, y, como jefe de la unidad ejercerá las funciones administrativas, de coordinación e inspección de los servicios y dictará cuantas órdenes e instrucciones sean necesarias para la distribución, buen uso, conservación, entretenimiento y reparación del material de tráfico.

Velará especialmente para que el enlace y la colaboración de los Sectores y Subsectores con las Jefaturas Provinciales de Tráfico se realicen de la forma más eficaz y conveniente para el servicio. Para los mismos fines, mantendrá, a su vez, constante relación con la Dirección General de Tráfico (art. 4º).

La Dirección General de Tráfico, en base y consideración a los estudios que realice, marcará las líneas directrices de los servicios de vigilancia, determinará periódicamente cuáles son las infracciones que, por su frecuencia o potencial peligro, deban ser objeto de atención preferente por las Fuerzas, e igualmente designará los puntos o tramos de vías que, por su peligrosidad, requieran unos servicios especiales de vigilancia, estudiando conjuntamente con la jefatura de la Agrupación los planes de actuación, a fin de lograr una perfecta coordinación es su ejecución.

A la Jefatura de la Agrupación y a los mandos naturales de ésta, incumbe, con carácter exclusivo, dictar las órdenes de servicio emanadas de la Dirección General de

Tráfico. Las modificaciones en la disposición de las Fuerzas, aún cuando respondan a la ejecución de servicios no específicos de la Agrupación deberán ser comunicadas a ambas Direcciones Generales.

Constituyendo las funciones específicas de la Agrupación un elemento primordial para la seguridad vial, las Fuerzas que la integran sólo podrán ser encargadas de otros servicios o misiones distintas de los que le son propios cuando graves razones de orden público o de seguridad del Estado así lo demanden, debiendo a la mayor brevedad volver a los que son propios de su especialidad, dándose inmediata cuenta en estos casos a ambas Direcciones Generales (art. 5).

La Jefatura de la Agrupación presentará anualmente su estado de necesidades, para cuyo estudio se constituirá una Comisión integrada por los miembros de la Dirección General de Tráfico y de la Agrupación que a tal efecto designen los Directores Generales de Tráfico y de la Guardia Civil.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil facilitará a la Dirección General de Tráfico cuanta información precise, relativa a la gestión económica, el control financiero y la utilización de los medios con que la dote, pudiendo recabar dicha Dirección General cualquier informe o comprobación al respecto (art. 6).

Los medios materiales a que se refiere la presente Orden serán puestos a disposición de la Agrupación, y serán los Jefes y Oficiales de ésta los encargados de su distribución y custodia, que se realizará del modo más adecuado a las conveniencias del servicio (párrafo 1º del art. 7).

La Dirección General de Tráfico llevará un inventario del material de la Agrupación, que le permita conocer en todo momento la dotación de las Fuerzas de vigilancia (párrafo 2º del art. 7).

La Dirección General de la Guardia Civil y la Dirección General de Tráfico deberán estudiar conjuntamente las necesidades del personal de la Agrupación de Tráfico para conseguir la mayor eficacia en la prestación de los servicios de vigilancia y auxilio, y elevarán por conducto de este Ministerio, las propuestas de modificación de plantilla que las variaciones del parque de vehículos, el incremento del volumen del tráfico y otras circunstancias exijan.

Asimismo, ambas Direcciones podrán estudiar conjuntamente la idoneidad de ubicación de los destacamentos y su radio de acción (art. 8).

La instrucción específica se realizará en la Academia de Tráfico de la Guardia Civil correspondiendo a la Dirección General de Tráfico la conservación y mantenimiento de los edificios e instalaciones destinados a enseñanza e instalaciones deportivas complementarias, así como los gastos corrientes de energía, agua y teléfono y el material, inventariable o no.

Se exceptúan del párrafo anterior los gastos corrientes de energía, agua y teléfono, de los pabellones destinados al personal docente y auxiliar, así como los gastos de estancia y manutención de los alumnos.

La Academia de Tráfico funcionará, a efectos de enseñanza, en régimen de colaboración con la Dirección General de Tráfico, quien participará en la confección de los planes de estudio y de los programas, sin perjuicio de la facultad que a este respecto corresponda ejercer a la Dirección General de la Guardia Civil a través de la Jefatura de Enseñanza.

En todo caso, los planes y programas de enseñanza serán sometidos a la aprobación de la Dirección General de la Guardia Civil (art. 9°).

Las dietas devengadas por asistencia a cursos, congresos, participaciones en pruebas, etc., acordadas por la Dirección General de Tráfico serán financiadas con cargo a sus presupuestos.

Igualmente se financiarán con cargo a dichos presupuestos dietas que se devenguen por desplazamientos de las Fuerzas, motivados por operaciones extraordinarias de vigilancia y control del tráfico, acordadas asimismo por la citada Dirección General de Tráfico (párrafos vigentes del art. 10°).

5.1.2. La trascendente Orden de 29 de diciembre de 1994

El tiempo transcurrido desde la publicación de la Orden de 16 de abril de 1980, así como la necesidad de dotar de mayores y más modernos medios para el mejor cumplimiento de su función, y el hecho de que la Dirección General de Tráfico incrementara las dotaciones a la Agrupación de Tráfico con cargo a su presupuesto,

exigieron una más pormenorizada articulación de las relaciones existentes entre la DGT y la ATGC.

Las modificaciones que esta Orden realizó se han incorporado como parte de la pregunta anterior, en la que se transcribe su articulado vigente.

En los edificios de utilización compartida, la Dirección General de Tráfico realizará las modificaciones precisas en los elementos necesarios para deslindar los gastos corrientes que se deriven de su utilización por la Agrupación de Tráfico.

Según establece el art. 9 de la vigente Orden, resultó oportuno modificar la dependencia del Centro de Enseñanza de forma que, sin menoscabo del principio de unidad y progresividad establecidos para el sistema de enseñanza del Cuerpo, pasase a depender orgánica y funcionalmente de la Agrupación de Tráfico.

La Escuela de Tráfico es el Centro docente de especialización encargado de capacitar para el cumplimiento de su misión específica al personal que ha de prestar su servicio en la Agrupación de Tráfico, y a los conductores de la Guardia Civil, así como expedir los permisos de conducción canjeables de la Guardia Civil.

La Escuela de Tráfico dependerá orgánica y funcionalmente de la Agrupación de Tráfico, quedando encuadrada como una Unidad más de la misma.

Dependerá técnicamente de la Jefatura de Enseñanza del Cuerpo, que es la encargada de elaborar y proponer los planes y programas de estudio en los términos previstos y de prestar al centro la asistencia técnica que precise en relación con su desarrollo.

Sin perjuicio de las especialidades referidas, el Real Decreto 483/1999, de 18 de marzo, por el que se crean los centros docentes de formación de la Guardia Civil, adapta la actual estructura docente del Cuerpo de la Guardia Civil a las nuevas previsiones legales, creando los correspondientes centros docentes de formación, que imparten la enseñanza para el acceso a las diferentes Escalas.

La Orden de 2 de junio de 1999 (B.O.E. de 8 de junio), aprueba las normas de organización y funcionamiento de los centros docentes de formación de la Dirección General de la Guardia Civil y el régimen del profesorado de los centros docentes de dicha Dirección General.

La Orden General, número 3, de 4 de febrero de 1999, prescribe que la Agrupación de Tráfico, integrada orgánicamente en la Subdirección General de Operaciones, depende de la Dirección General de la Guardia Civil en lo concerniente a su servicio no específico, personal, disciplina, armamento, uniformidad, enseñanza, instrucción y haberes. En lo concerniente a su servicio específico, la Agrupación de Tráfico depende de la Dirección General de Tráfico. Dentro del marco normativo en vigor, las relaciones y dependencias de la Agrupación se concretan, en cada momento, de las normas Conjuntas, elaboradas y aprobadas conjuntamente por las Direcciones Generales de Tráfico y de la Guardia Civil.

La Agrupación de Tráfico colaborará con los Ministerios y Organismos Directivos de la Administración Central del Estado competentes en materia de tráfico, transporte y carreteras, así como con los órganos de los distintos Gobiernos autonómicos que tengan asignadas las atribuciones sobre aquéllas.

La Escuela de Tráfico depende orgánica y funcionalmente de la Jefatura de la Agrupación de Tráfico y técnicamente de la Jefatura de Enseñanza para la elaboración de planes y programas de estudio. A efectos de enseñanza, la Escuela de Tráfico funcionará en régimen de colaboración con la Dirección General de Tráfico.

La especialidad de tráfico en la Guardia Civil se encuentra regulada por la Orden INT/574/2003, de 13 de Marzo, modificada posteriormente por las Órdenes INT/3051/2005 y INT/2379/2010.

5.2. COORDINACIÓN CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

En el año 1964 se publicaron las "Normas Conjuntas para la organización y funcionamiento de la Agrupación de Tráfico", en las que se estableció en el apartado 2.1.4., que las misiones del Subsector eran: regular y distribuir los servicios de acuerdo con las instrucciones generales que, pudiera dictar las Jefaturas Provinciales para la mejor ordenación de tráfico, y ordenar y dirigir según las instrucciones citadas anteriormente, los servicios especiales.

A su vez en el apartado 2.1.3., se estableció que los Sectores tienen como misión "enlazar y colaborar con las Jefaturas Provinciales de Tráfico".

Posteriormente, la Orden de 16 de abril de 1980 (B.O. E. número 113 de 10 de mayo de 1980) establece mediante el articulado que se indicó que la Dirección General de Tráfico, con cargo a su Presupuesto, dotará a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, del material específico para la mejor prestación de los servicios de vigilancia que tiene encomendados, prestando para ello un estado de necesidad para cuyo estudio se constituirá una Comisión de Material.

La Orden de 29 de diciembre de 1994 amplía la anterior, en el sentido de atribuir a la Dirección General de Tráfico, lo referente a servicios, medios materiales, incluida la uniformidad para el funcionamiento de dicha Unidad Especial.

Anualmente, la Dirección General de Tráfico dicta "Instrucciones" para la ejecución de los servicios de vigilancia de la circulación en carretera por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. A través de ellas se informa de las novedades legislativas y sus consecuencias en las actuaciones que deben llevar a cabo en carretera los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Se imparten instrucciones mediante las que se intensifican las vigilancias ante la comisión de determinadas infracciones o comportamientos de conductores que, de acuerdo a estudios estadísticos, tuvieron como resultado el incremento de accidentes. Se programan la realización de campañas especiales de vigilancia y control en materias como alcohol, velocidad, uso del casco en motoristas, uso del teléfono móvil o cinturón de seguridad y, en general, sobre aquellos comportamientos que tienen una mayor incidencia en los accidentes de circulación.

Una sociedad moderna, de motorización consolidada y que ha hecho del vehículo su medio idóneo de comunicación y traslado, no puede desconocer que, si bien los medios técnicos y materiales coadyuvan extraordinariamente en orden a la consecución de los objetivos clásicos de seguridad y fluidez del tráfico, los medios personales, concretados en la existencia de un contingente humano entregado a su labor de servicio, presente en la carretera y debidamente preparado, es uno de los factores más importantes para el logro de los fines propios de la seguridad vial.

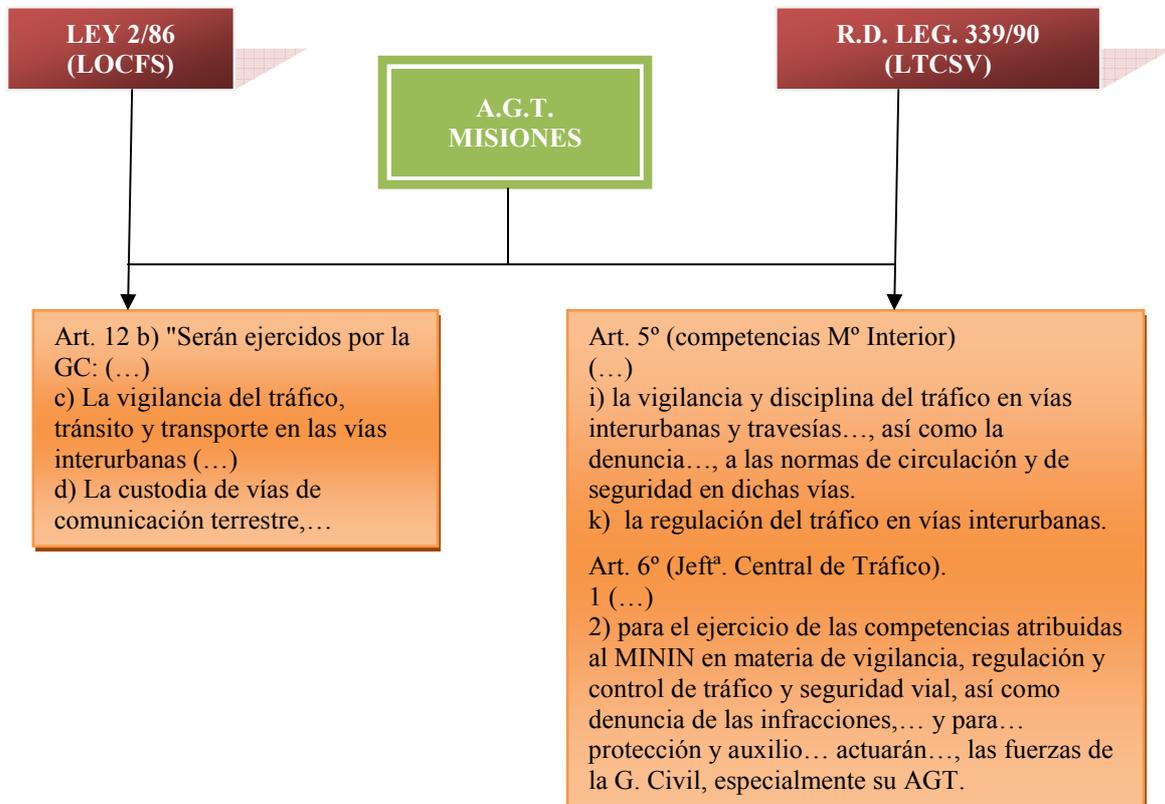
Como ya señalé, en 1959 la Guardia Civil asumió las competencias en materia de vigilancia del tráfico, la circulación y el transporte por carretera, así como el mantenimiento de la seguridad vial en su conjunto. La creación de la Agrupación de

Tráfico supuso un antes y un después en la salvaguarda de la seguridad de los ciudadanos en las carreteras.

Ya desde sus comienzos, el servicio estuvo enfocado a la prevención de la seguridad vial, la sensibilización y concienciación del usuario y el auxilio de las víctimas de accidentes en carretera. Estos principios siguen siendo, después de más de 50 años, el motor que impulsa el servicio diario de los agentes, que han sabido adaptarse a los notables cambios producidos en todo este tiempo y que, en conjunción con las mejoras de los medios materiales y nuevas tecnologías, han contribuido a alcanzar unos niveles de seguridad vial cada vez más aceptables, como demuestra el descenso en la trágica cifra de víctimas mortales por accidentes, registrada en la actualidad.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con el aval de los millones de servicios prestados, kilómetros recorridos y usuarios/víctimas auxiliadas, como Unidad altamente especializada, constituye un eslabón esencial en el entramado de la seguridad vial en España, y supone un referente internacional para otras policías del sector.

Misiones



- 6. INVESTIGACIÓN / PROCEDIMIENTO ANTE SINIESTRO, QUE EFECTÚA LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO
 - 6.1. Preámbulo
 - 6.2. Modus Operandi
 - 6.3. Formación Específica: Equipos de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico de la Guardia Civil
 - 6.3.1. Historia
 - 6.3.2. Características de las Intervenciones
 - 6.3.3. Trabajos
 - 6.3.4. Herramientas
 - 6.3.5. Proceso de Elaboración de Informes Periciales
 - 6.3.5.1. Trabajo de Campo
 - 6.3.5.2. Trabajo de Gabinete
 - 6.3.6. Informes Periciales realizados desde la creación del ERAT

6. INVESTIGACIÓN / PROCEDIMIENTO ANTE SINIESTRO, QUE EFECTÚA LA GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO

6.1. PREÁMBULO

Están presentes en todos los accidentes con heridos o daños de gravedad que ocurren en la carretera. No son los primeros en llegar, pero sí los que más profundizan en el accidente para desentrañar el cómo y el por qué. Su información es crucial para estudiar la accidentalidad. Ejercen como investigadores, testigos y notarios de la carretera y su informe, *el atestado*, es fundamental para el Juez. *Los atestados de la Guardia Civil* son, ante el Juez, una denuncia y, los agentes, son citados como testigos. En cuanto a los Juicios por accidentes, antes se les convocaba al cabo de años. Hoy día, los implicados pueden salir del Juzgado con una citación para un Juicio rápido, sobre todo cuando se comete una infracción grave o se supera la tasa de alcohol en un accidente. En los casos más graves, los atestados se deben entregar en el Juzgado en 24 horas, aunque lo habitual es que se cuenten con 15 ó 20 días para elaborarlos. Son los equipos de atestados de la Guardia Civil: 'Notarios' de la carretera, donde su tarea culmina en el despacho, con la elaboración del *atestado*.

Además los datos que proporcionan son esenciales para conocer la realidad y establecer parte de la estrategia divulgativa y las actuaciones de control de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Después de cada actuación, los agentes de atestados rellenan un cuestionario estadístico con el que se alimenta la Base de Datos de la DGT. Con estos datos, se elabora cada año una radiografía de la accidentalidad en las carreteras, *el Anuario Estadístico*, y, de su análisis y estudio surgen numerosas actuaciones políticas y estratégicas para mejorar la Seguridad Vial.

Actualmente, hay 1.678 agentes de la Guardia Civil de Tráfico dedicados a los atestados. Cuando los motoristas de la Agrupación de Tráfico avisan de un accidente con heridos o con daños cuantiosos (superiores a los 85.000 euros), el Equipo de Atestados de la Guardia Civil acude al lugar. En 2013, tuvieron que atender unos 51.000 accidentes con víctimas ocurridos en las carreteras españolas.

El trabajo de reconstrucción se basa mucho en la observación, y como no pudieron estar presentes en el lugar de los hechos cuando ocurrió el accidente, pasan mucho tiempo observando las fotografías que se hicieron al hacer el atestado. La labor de investigación de gabinete es muy importante. Se analiza cada vestigio, cada huella... A veces, han de corroborar o desmentir las declaraciones de testigos con leyes físicas.

Además del atestado, miran con lupa los partes de lesiones biomecánicas y las autopsias. Es sólo un ejemplo, pero gracias a ello, el ERAT (Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico de la Guardia Civil), pudo demostrar que los daños que sufrió un motorista y las evidencias en el capó del vehículo, no se debieron a un alcance, sino que eran lesiones propias de un peatón: el conductor de la motocicleta iba a pie empujándola por una avería mecánica.

Este trabajo adquiere a veces tintes detectivescos. Pueden saber, analizando las lámparas, si en el momento del accidente, estaba activado un intermitente o si tenía los faros encendidos.

Estas unidades especializadas aún pueden profundizar mucho más mediante cálculos físicos y matemáticos, herramientas informáticas y realizando ensayos reales con vehículos de las mismas características, en similares condiciones ambientales y en el mismo lugar del accidente.

El ERAT, creado en el año 2003, trabaja para determinar el antes, el durante y el después de un accidente. Cuando intervienen estas unidades especializadas, suelen estar

en juego graves problemas de responsabilidad o cuantiosas indemnizaciones, o bien si se trata de accidentes de gran impacto social.

El ERAT, investiga más de cincuenta accidentes como media a lo largo del año. Bien sea la petición procedente del Fiscal, del Juez o de una de las partes (a través del Juzgado), también actúan cuando lo piden sus propios equipos de atestados para resolver casos complejos o, a instancia de ellos, cuando valoran circunstancias especiales o aprecian que la dinámica no coincide con las primeras apreciaciones. Ante un accidente, no siempre llega a conocerse toda la verdad, pero puede saberse cómo no pasó.

6.2. MODUS OPERANDI

Cuando llegan al lugar del accidente, el equipo de atestados tiene que atender un primer y doble objetivo: abrir la vía al tráfico cuanto antes y recoger las pruebas que puedan desaparecer.

Para evitar riesgos (casi todos los agentes han estado a punto de ser atropellados alguna vez), suelen cortar la carretera o ralentizar el tráfico.

A continuación deben tomar huellas, anotar daños, fotografiar los vehículos, las víctimas... También tienen que recoger las manifestaciones de implicados y testigos. Se trata de una información muy importante, sobre todo de cara al Juez.

El *atestado* tiene tres partes: personas, vehículos y entorno (lluvia, carretera, etc.) y se profundiza en las tres. Las marcas que quedan en el coche y las que el propio automóvil deja en la carretera "delatan" muchas veces las circunstancias más relevantes. Los cristales rotos "hablan" de la fuerza del impacto, las piezas de la carrocería sueltas pueden indicar la dirección, la huella de frenada señala la trayectoria y la velocidad y los restos de pintura pueden desvelar quién dio a quién.

Todas ellas son piezas de un rompecabezas que los agentes tratarán de recomponer. Los accidentes más difíciles de investigar son las colisiones laterales en autovía. Si los conductores o testigos no lo reconocen, es difícil determinar quién ha dado a quién y cómo ha sido el accidente. En estos casos, las manchas de pintura y el tipo de abolladura de los coches son de especial importancia.

En los atropellos, el lugar del impacto de un cuerpo contra el automóvil (en el capó, parabrisas o techo) desvela si circulaba a más o menos velocidad. También se puede averiguar si el conductor y los pasajeros llevaban puesto el cinturón de seguridad, en primer lugar, por la marca que deja en el pecho y, además, por el estado en que queda este elemento. Tras resistir un impacto, el cinturón se destensa y el anclaje suele romperse. Si no presenta estos signos, es que no lo llevaban puesto.

Tras dejar constancia de la recogida de datos, los agentes pasan a tomar declaración a implicados y testigos. Antes de elaborar el *atestado*, investigan otros datos que hayan podido influir: la situación personal y emocional, qué hizo en las horas previas al accidente, si había dormido lo suficiente... si los implicados se encuentran heridos, se les toma declaración en el hospital.

Una vez los agentes toman a su base, los agentes de atestados rellenan el cuestionario estadístico para la DGT a través de un programa informático. A continuación, redactan las circunstancias y hallazgos de sus investigaciones. En los casos más graves (cuando hay fallecidos, mercancías peligrosas, autobuses, etc.) se elabora un informe técnico con las fotos y el Croquis¹.

Tras el accidente, si se producen víctimas mortales, al equipo de Atestados, le toca transmitir la noticia a los familiares. Una vez identificada la víctima y comprobado su domicilio, acuden acompañados, si es posible, de especialistas en salud (un médico, un psicólogo...).

La furgoneta en la que acuden al accidente, el Equipo de Atestados de la Guardia Civil, lleva los elementos imprescindibles: una cámara de fotos digital, un alcoholímetro, un odómetro (rueda métrica para medir distancias), focos, conos, triángulos, un manómetro y un profundómetro, para verificar la presión y el desgaste de los neumáticos, nivel digital, para comprobar las inclinaciones de la vía, cepo antirrobo para inmovilizar un vehículo si es necesario, maza, palanca, cortadora hidráulica...

¹ Antiguamente los croquis se hacían a mano; se utilizaban tampones o sellos que se mojaban en tinta para hacer los dibujos de personas, coches o motos... Desde hace una década se utiliza el diseño gráfico. Con un programa informático especial se realiza el croquis en el ordenador. Todos los atestados incluyen un parecer gráfico del agente, sobre cómo se ha producido el accidente.

6.3. FORMACIÓN ESPECÍFICA: EQUIPOS DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL

6.3.1. Historia

- Comienzos: Escuela de Tráfico de Mérida - Badajoz (1998 con programas informáticos).
- Creación ERAT (Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico - Madrid 2003) y DIRAT (Departamento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico - Mérida).
- Formación: Cursos propios de la Escuela de Tráfico; North Western University. EEUU; EDC (Engineering Dynamics Corporation), EE.UU.; Universidad Carlos III de Madrid; INTRAS - Universidad de Valencia; IDIADA - Tarragona; PC-Crash WordShop, Linz - Austria; CESVIMAP (Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre); Universidad Complutense de Madrid - Cursos Verano San Lorenzo de El Escorial.
- Ferías: Instituto de Investigación Forense, de la ENFSI (Red Europea de Investigación de Ciencia Forense) Cracovia - Polonia; SIMO, "Madrid por la Ciencia", entre otras.

EQUIPOS DE RECONSTRUCCIÓN "DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA GUARDIA CIVIL.

- ERAT (Equipo de Reconstrucción de accidentes de tráfico – Madrid).
- DIRAT (Departamento de Investigación y Reconstrucción de accidentes de tráfico - Mérida).

6.3.2. Características de las intervenciones

- A nivel nacional.
- En función del tipo o características del accidente (número de fallecidos, trascendencia social, complejidad. etc.)
- En apoyo de los Equipos de Atestados.
- A petición de la Autoridad Judicial (incluso en casco urbano. y CCAA con competencias en tráfico de Policía Autónoma).

6.3.3. Trabajos

- Reconstrucciones física y virtual de accidentes.
- Cálculos de velocidades (atropellos a peatones o ciclistas, colisiones....) mediante métodos analíticos (leyes fisico-matemáticas). y con el uso de programas informáticos de simulación - reconstrucción.
- Informes de adherencia de las carreteras.
- Obtención de conclusiones que además de resolver lo solicitado por la autoridad judicial, permita mejorar la seguridad vial.

6.3.4. Herramientas

- Inclínómetro digital, y acelerómetro.
- Láser escáner 3D.
- Programa de simulación - reconstrucción HVE (Human, Vehicle, Enviroment). Únicos usuarios registrados en Europa.
- Programa de simulación PC-Crash (Linz - Austria). Utilizado por la mayoría de las policías de tráfico de Europa.
- Otros programas informáticos: SmartSketch (diseño CAD); fotogrametría, etc.

6.3.5. Proceso de elaboración de informes periciales

6.3.5.1. Trabajo de Campo

- Recogida de datos en lugar del accidente:
- Carretera: cartografía digital, medidas radios curva, desnivel, peralte, pruebas adherencia mediante el uso del acelerómetro, etc.
- Vehículos: inspección ocular del conjunto del vehículo, medidas para el cálculo de energías de formación, frenos, bombillas, mandos, neumáticos, sistema de dirección, etc.
- Toma de fotografías y vídeo.

6.3.5.2. Trabajo de Gabinete

- Creación de escenarios en tres dimensiones partiendo de la cartografía digital y de los datos de campo.
- Cálculos analíticos velocidad, energías deformación, estudios de evitabilidad, etc.
- Simulaciones y reconstrucciones informáticas mediante los programas HVE y PC-Crash, que permiten obtener vídeos en tres dimensiones reproduciendo de forma virtual el accidente, con base en las Leyes de la Física.

6.3.6. Informes periciales realizados desde la creación del ERAT.

Desde la creación del ERAT se han solicitado un total de 304 informes periciales, de los que 294 han sido realizados y entregados a la Autoridad Judicial.

6.4. EL ERAT

El equipo de reconstrucción de la Guardia Civil de Tráfico, reconstruyen algunos casos que revisten una especial complejidad. Particulares y Juzgados se suman a la larga lista de clientes, particularmente cuando hay vehículos policiales implicados o cuando se les solicita que investiguen posibles fallos mecánicos, incendios, roturas en neumáticos, desprendimientos de cargas u otros aspectos técnicos.

Son casos complejos, cuyos informes facilitan el arreglo entre las partes, puesto que sólo una cuarta parte de sus intervenciones son requeridos por la autoridad judicial.

Todos los informes elaborados por el ERAT, no tratan de establecer un reparto de responsabilidades, situación que, cuando hay un proceso judicial, queda reservado al Juez.

Tratan de aportar una explicación lo más detallada posible de la evolución del accidente, basada en las evidencias físicas, aunque contrastada también con las diferentes versiones que implicados y testigos puedan haber ofrecido; y exponen claramente todos los factores que contribuyeron al accidente para que puedan ser justamente valorados.

El tiempo y el coste medio de una investigación varían en función del tipo de accidente. El tiempo medio de ejecución de una reconstrucción de un accidente es de dos días para realizar el trabajo de campo y un mes y medio en el trabajo de gabinete. El coste puede oscilar entre 1.800 y 3.000 euros.

En el ERAT tratan de hacer la película real y objetiva del accidente, lo más completa posible, para que el Juez pueda decidir el tipo de responsabilidad que, en muchos casos, es compartida. Independientemente del tiempo transcurrido desde el accidente, un equipo del ERAT, se traslada al lugar del accidente donde realizarán todo tipo de mediciones y comprobaciones tanto en la carretera como en los vehículos accidentados. Para ello disponen de una herramienta, el láser - escáner, que es capaz de fotografiar el escenario y los vehículos en 3D. La imagen en tres dimensiones, que se obtiene tras un proceso lento (más de noventa minutos) de tomas consecutivas, está formada por una nube de puntos que permite conocer las deformaciones y la velocidad a la que se produjeron y sitúa al vehículo en el escenario. Tanto los restos de un accidente como los elementos fijos del escenario del mismo, son susceptibles de modificación en pocas horas. Por tanto, la reseña judicial ha de poder ser reproducida durante todo el proceso de investigación o judicial y gozará además de un cierto carácter fedatario.

En todo caso, la labor del ERAT, se basa exclusivamente en vestigios e indicios físicos y en el uso combinado de métodos analíticos, empíricos e informáticos. Para este último, utilizan programas informáticos como el norteamericano HVE (Human, Vehicle, Environment) y el PC Crash austriaco, que trabaja con parámetros como masas y dimensiones, deformaciones, deceleraciones y aceleraciones, huellas, etc. El resultado se confronta con lo conseguido mediante ensayos analíticos o empíricos. Lo que es indudable, es que en todas las ocasiones, estos programas se nutren de los datos aportados por el ERAT actuante a sus diligencias de inspección ocular.

Y con todo, el ERAT, confecciona la película del accidente, lo que ocurrió en cada momento, cuál era la velocidad que llevaba cuando invadió el carril de sentido contrario, la de impacto... y se plasma en un exhaustivo informe, que se acompaña con un DVD, donde se recrea virtualmente el accidente, el informe fotográfico y los vídeos.

A los miembros de esta unidad especializada suelen llamarlos para intervenir como peritos en los juicios, habitualmente mediante videoconferencia.

- 7. CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN CARRETERAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS:
¿LIGERO REPUNTE EN LAS VÍCTIMAS?
- 7.1. Balance 2014 Seguridad Vial. DGT
 - 7.1.1. UVAT
- 7.2. Enero de 2015 repunte de Siniestralidad
- 7.3. Febrero de 2015 mantiene las malas cifras

7. CIFRAS DE SINIESTRALIDAD EN CARRETERAS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS: ¿LIGERO REPUNTE EN LAS VÍCTIMAS?

En la ocasión que se me brinda de ahondar en este estudio, asisto, decepcionadamente, a un leve repunte de la siniestralidad vial en España, en base a los datos de los ulteriores años en continuo descenso, y que han posicionado a nuestro País, en el sexto lugar de la Unión Europea (41 en la tasa de finados por millón de habitantes).

Cualesquiera que sea el resultado final de la accidentalidad de este último año, es el momento de una reflexión de fondo sobre el mismo.

El hombre de este tiempo se encuentra del todo incardinado en las complejidades de la circulación de vehículos, en un concreto estado del tráfico, ya sea como conductor de ellos, ya sea como viajero o ya sea como peatón. Afrontar cualquier espacio público, a partir de la misma desde el propio hogar, constituye a la persona en usuario del tráfico.

La reducción de la seguridad vial como valor y concepto global definidor de estrategias y respuestas a una mera cuantificación, mensual o anual de resultados en muertos, heridos graves o leves es profundamente desacertada.

En primer lugar, porque se produce una asimilación errónea e inconsciente entre balances y éxitos, incompatibles con una visión humanista y cultural de la seguridad vial y, de las víctimas de accidentes de tráfico, convertidas en meros números.

En otro lugar, porque es preciso y necesario un enfoque científico y no meramente enumerativo o descriptivo de los datos estadísticos, si realmente nos adentramos en las causas y en las circunstancias reales de la accidentalidad vial.

La educación vial en colegios o escuelas, la formación permanente de conductores, la mejora de un emplazamiento vehicular envejecido y denostado, así

Balance 2014
SEGURIDAD VIAL

1

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT
Dirección General de Tráfico

Ideas fundamentales del Balance provisional 2014

24 HORAS
D14

- Durante 2014, España ha recibido más turistas, nuestra población ha envejecido, nuestro parque de vehículos es más viejo y por primera vez desde 2007, se recoge un aumento de los desplazamientos.
- Durante esta Legislatura, el sistema de información se ha desarrollado de manera puntera mundial. Inmediato cese de los datos provisionales.
- Se consolida por decimoprimer año consecutivo el descenso de la mortalidad en vías interurbanas. Descenso de la accidentalidad y aumento del número de días sin víctimas mortales. Esto nos ratifica como un país líder en seguridad vial.
- Los datos ratifican la política aplicada contra la velocidad, alcohol y drogas, y hace necesario el desarrollo de intervenciones en transporte en furgonetas y camiones.

D14

www.interior.gob.es @interiargob www.dgt.es @DGTes @InformacionDGT

Balance 2014
SEGURIDAD VIAL

2

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT
Dirección General de Tráfico

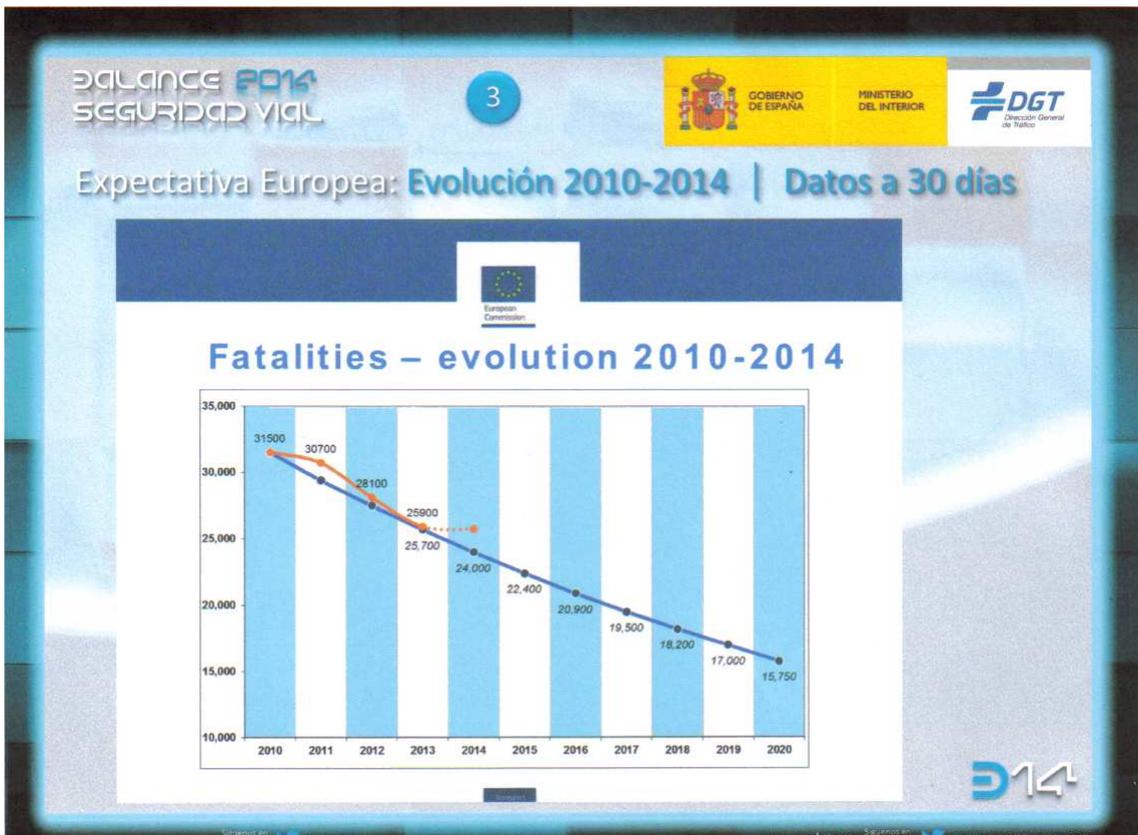
Ideas fundamentales del Balance provisional 2014

24 HORAS
D14

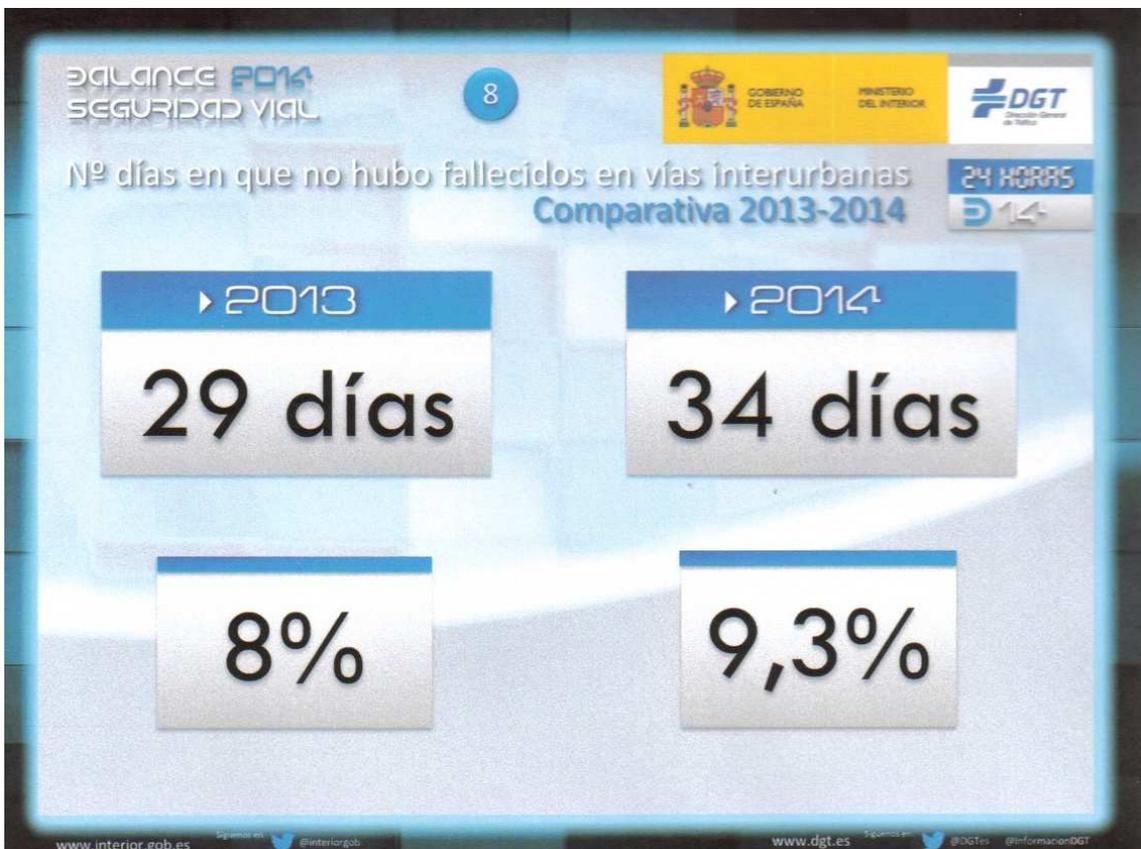
- En 2013, España ya redujo la mortalidad al nivel que se esperaba conseguir en 2020 (fueron 36 fallecidos por cada millón de habitantes cuando la previsión era de 37 fallecidos por cada millón de habitantes) y ha continuado la mejora en 2014.
- En 2013, nos posicionamos entre los 5 mejores países del mundo (Suecia, Reino Unido, Holanda y Dinamarca). Con los datos provisionales de 2014, varios de estos países retroceden.
- La expectativa en la Unión Europea en 2014 es de retroceso en materia de seguridad vial.

D14

www.interior.gob.es @interiargob www.dgt.es @DGTes @InformacionDGT









10

Balance 2014 SEGURIDAD VIAL

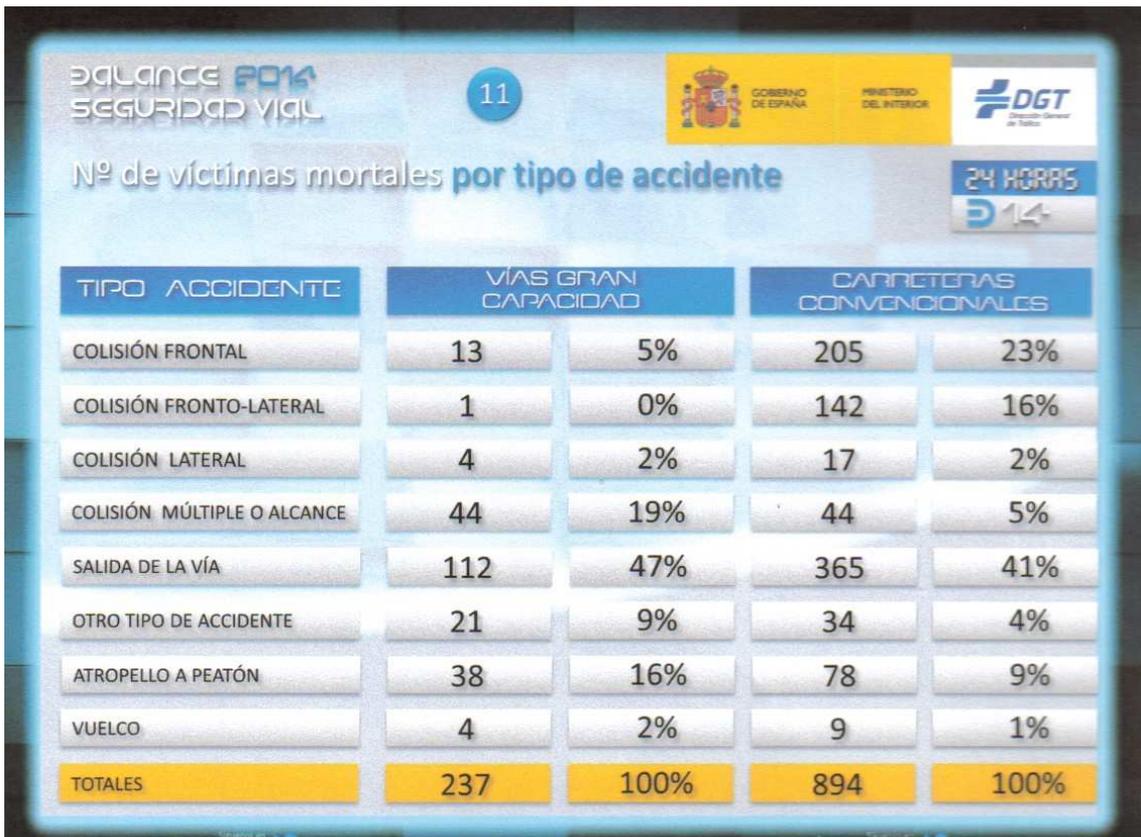
COBRANDO DE ESPAÑA **MINISTERIO DEL INTERIOR** **DGT**

Nº de víctimas mortales en vías interurbanas
Distribución porcentual de fallecidos por tipo de vía

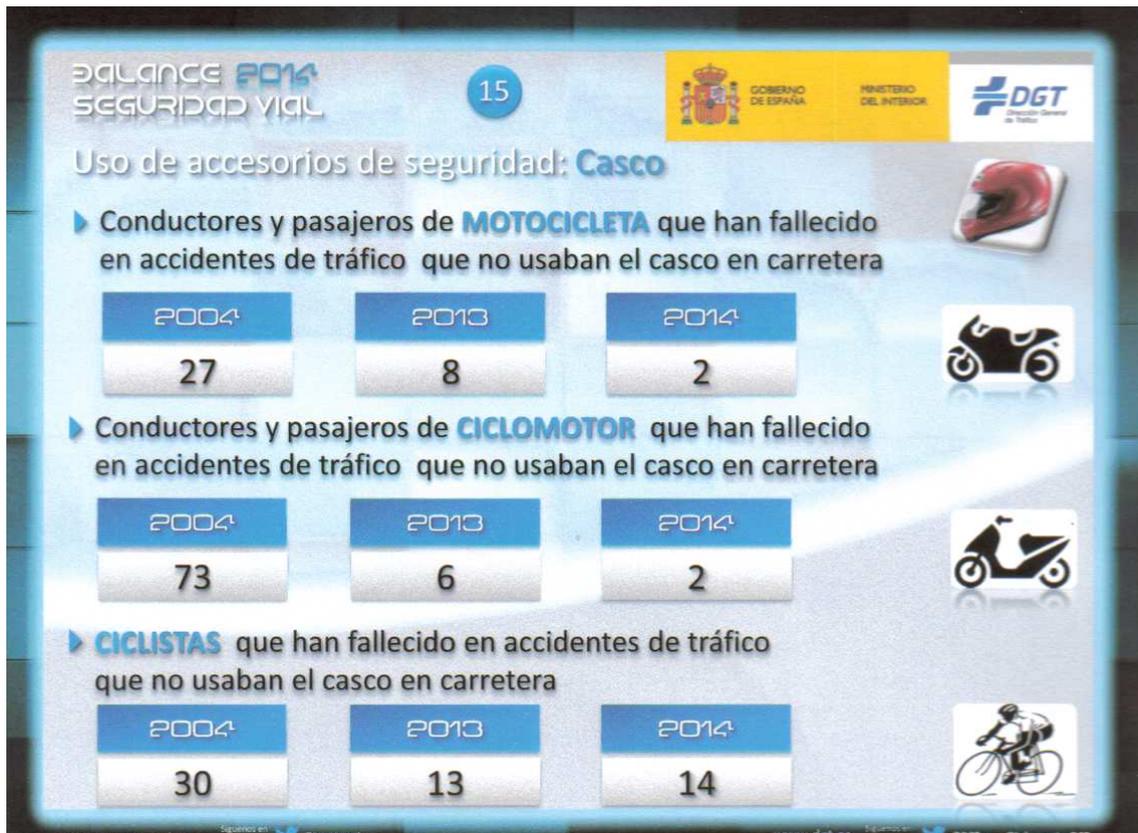
24 HORAS
D14

TIPO DE VÍA	2014	2014 - 2013	%
CARRETERA CONVENCIONAL	894	+32	79%
AUTOVÍA	182	-29	16%
AUTOPISTA	55	-6	5%

www.interior.gob.es @interiorgob www.dgt.es @DGTes @informacionDGT







- Balance 2014 SEGURIDAD VIAL** 16
- GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DEL INTERIOR | **DGT**
- ### Intervenciones sobre furgonetas y camiones
- 24 HORAS**
DGT
- Tránsito del tráfico a vías de alta capacidad
 - Controles de velocidad con radares específicos a vehículos
 - Control cargas (pesos): Agrupación de Tráfico de Guardia Civil + ITV en carretera + facturación, especial énfasis en entradas/salidas puertos
 - Sistema de identificación de infractores reincidentes -> identificación empresas: inspección + posible pérdida honorabilidad
- www.interior.gob.es | @enfertorgob | www.dgt.es | @DGTe | @informacionDGT

7.1.1. UVAT.

Infografía sobre UVAT (Unidad de Coordinación de Víctimas de Accidentes de Tráfico) en 2014. El gráfico muestra el logotipo de UVAT, el número 17, y los logos del Gobierno de España, el Ministerio del Interior y la DGT. Incluye un recuadro que indica '24 HORAS' y 'DGT'. El texto principal describe la función de UVAT: coordinar una red integral nacional de información y atención a las víctimas de accidentes de tráfico, ofrecer paliar la victimización primaria y disminuir la victimización secundaria, y menciona que durante 2014 se han abierto más de 1.000 expedientes de casos complejos. También indica la atención telefónica en el 060 y el personal de las Jefaturas Provinciales, con más información en www.dgt.es. En la parte inferior, se muestran los sitios web www.interior.gob.es y www.dgt.es, y los handles de Twitter @interiorgob y @DGTes.

- *El número de víctimas mortales en carretera en 2014 llega a 1.131, tres menos que el año pasado*

Aragón, una de las 10 comunidades donde se supera a la cifra registrada en 2013, con un incremento de 10 muertos.

Por undécimo año consecutivo el número de fallecidos en las carreteras ha bajado para cerrar 2014 con 1.131 muertos, tres menos que el ejercicio anterior. Aunque se mantiene la tendencia a la baja, el ritmo de descenso se ha frenado.

En buena medida de lo deseado, se ha conseguido esa reducción, gracias en parte a las intensas campañas que la Dirección General de Tráfico (DGT) ha llevado a cabo en diciembre para controlar, fundamentalmente, la velocidad y el consumo de alcohol y drogas al volante.

Tal y como han explicado en rueda de prensa el ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, y la directora general de Tráfico, María Seguí, el día 11 de diciembre la

estadística no era del todo halagüeña: había 20 fallecidos más que en la misma fecha del año pasado.

Sin embargo, en los veinte últimos días de diciembre las cifras dieron un vuelco y 2014 acabó con tres fallecidos menos en accidentes en vías interurbanas y cerró con otra cifra histórica el número de accidentes mortales ha logrado bajar de 1.000.

En concreto, han sido 981 (19 menos que un año antes, un -2%), en los que 4.874 personas han sufrido heridas graves (5.278 en el año anterior).

Por comunidades autónomas, la siniestralidad ha aumentado en diez de las diecisiete, debido en especial a los descensos registrados en Cataluña (30 fallecidos menos) y el País Vasco (22 menos).

Las 1.131 vidas que se han quedado en la carretera (contabilizadas en las primeras 24 horas desde el accidente) es la cifra más baja desde 1960 (cuando la DGT comenzó a ofrecer estadísticas), si bien, como ha dicho el ministro, cada vez cuesta más reducirla.

Aunque es "utópico" lograr el objetivo de cero accidentes, no es un reto "irrenunciable", ha sentenciado Fernández Díaz antes de ofrecer otro dato histórico: en 2014 hubo 34 días en las que ninguna persona murió (29 en 2013).

Por el contrario, también hubo un día en el que se registró la cifra más alta de muertos. Fue el 8 de noviembre, cuando 23 personas fallecieron en siniestros de circulación, 14 de ellas en un accidente de autobús en Cieza (Murcia).

Hay que remontarse a diez años atrás para encontrar un día en el que se hayan producido tantas víctimas en una sola jornada.

Y si algo ha preocupado especialmente este año anterior es la alta siniestralidad de furgonetas, ya que el año pasado murieron 92 personas en accidentes de este tipo de vehículos, casi el doble que doce meses antes.

Interior y Fomento quieren frenas este ritmo y, para ello, estudian una serie de medidas que van desde controles específicos de velocidad para furgonetas, camiones y articulados, hasta desviar su tráfico avías de alta capacidad y sancionar a las empresas de transporte con hasta la prohibición de seguir en su actividad si mantienen a conductores infractores reincidentes.

Junto con las furgonetas, los ciclistas han sido por tipo de usuario el otro colectivo donde ha amentado la siniestralidad, con 46 fallecidos frente a 37 de 2013.

Descienden, sin embargo, los usuarios de turismos, de ciclomotor, de motocicletas (12%), de peatones (19%) y de autobuses pese al accidente de Cieza.

Unos accidentes que se han producido en el año con mayor número de desplazamientos por carretera desde 2007, en concreto 5,5 millones más para un total de 360 millones de movimientos, que se han realizado con un parque móvil viejo, ya que la media de antigüedad de los turismos es de 10.9 años, que se eleva a los 12.3 en el caso de los que han estado implicados en un accidente mortal.

Como ya es habitual, las carreteras secundarias concentraron el 79% de las víctimas mortales, frente al 16% en autovías y el 5% en autopistas.

La salida de vía (el 41%), la colisión frontal (23%) y la colisión fronto-lateral (16%) encabezan la lista por tipo de accidente.

Aunque la utilización de los sistemas de seguridad se esta extendiendo, todavía un 23% de los fallecidos en furgonetas y turismos no llevaban el cinturón de seguridad (en 2004 el porcentaje era del 38%), como tampoco tres niños menores llevaban el sistema de retención infantil (26 diez años antes).

Otros dos conductores de motocicletas, dos también de ciclomotor y 14 ciclistas fallecidos no llevaban caso (en 2004 fueron 27, 73 y 30, respectivamente).

No ha querido el ministro ser triunfalista mientras una sola vida se quede en la carretera, pero ha reconocido que *"los datos son en cierta forma positivos si se tiene en cuenta que el parque móvil es antiguo, que hay 31 millones de vehículos circulando, que los conductores son cada vez mas mayores, que nos visitan 63 millones de turistas y que aumenta el número de desplazamientos"*.

'Referente mundial' en seguridad vial, según el ministro, *"España ha logrado situarse en el quinto lugar en tasa de mortalidad más baja tras Suecia, Reino Unido, Holanda y Dinamarca. Interior confía en mejorar esta posición"*.

7.2. ENERO DE 2015, REPUNTE DE SINIESTRALIDAD

– *Enero de 2014 termina con 88 fallecidos en las carreteras, 27 más que en el mismo mes de 2014.*

- Se trata del primer repunte de siniestralidad en ese mes desde 2006.

- El número de accidentes con respecto al año pasado ha aumentado de 51 a 79.

El primer mes de 2015 ha terminado con un total de 88 fallecidos en la carretera, lo que supone 27 víctimas más que en el mismo mes del año anterior, según los datos provisionales de la Dirección General de Tráfico (DGT). Se trata del primer repunte de la siniestralidad en el mes de enero desde el año 2006.

En enero se confirma que se está produciendo un estancamiento y retroceso en la reducción de víctimas mortales en accidentes de tráfico.

En enero de este año se ha producido un incremento mucho más importante porque supone un 44% más respecto a 2014 y ha detallado que la siniestralidad ha aumentado en 10 comunidades autónomas. Especialmente hay preocupación en relación con la situación en las comunidades de Castilla y León, Galicia, Andalucía y Euskadi.

El pasado día 22 de enero ya se habían superado los 61 fallecidos en las carreteras registrados en el primer mes de 2014. El año pasado se había reducido en 19 muertes los números de 2013. Sin embargo, el repunte registrado en 2015 sitúa el mes de enero como el de mayor siniestralidad desde 2012, último año en el que se superó el centenar de víctimas.

También ha aumentado el número de accidentes con respecto al año pasado. De los 51 registrados en 2014, han aumentado hasta los 79 de este año.

7.3. FEBRERO DE 2015 MANTIENE LAS MALAS CIFRAS

– *Los muertos en carretera aumentan por segundo mes consecutivo en 2015.*

Febrero registra 79 fallecidos en vías interurbanas, diez más que en el mismo mes de 2014.

Malas cifras, de nuevo, sobre siniestralidad vial. Los muertos en accidentes de tráfico aumentaron un 14,5% en febrero, respecto al mismo periodo de 2014, según los datos provisionales recopilados por la DGT. El número de víctimas se elevó hasta las 79, frente a las 69 del pasado ejercicio, e implica un incremento interanual por segundo mes consecutivo, después de que enero cerrara con un 44% más de fallecidos.

Fuentes de la DGT han explicado que el aumento de febrero responde a que se produjeron más accidentes con varios muertos que en el mismo mes de 2014.

El pasado mes se ha cerrado como el segundo mejor febrero de la serie histórica de la DGT. Pero el acumulado de 2015 muestra la senda negativa emprendida ahora: entre los dos primeros meses del año, las víctimas ascienden a 166 personas. Un 27% más que en el mismo periodo de 2014 (130). Eso sí, Tráfico despeja las críticas y recalca que no pueden extraerse conclusiones genéricas de la valoración de los datos de "periodos muy cortos". De hecho, ese fue el argumento que repitió María Seguí, la directora general de la DGT, durante su comparecencia en el Congreso a primero del mes de marzo de este año.

Tras el frenazo en la caída del número de víctimas en vías interurbanas en 2014, el propio ministro del Interior ya adelantó que "cada vez cuesta más bajar". Y la DGT matiza los datos al añadir que se está produciendo un aumento de los desplazamientos de largo recorrido, con un parque móvil más envejecido.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO - SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ANÁLISIS Y VIGILANCIA ESTADÍSTICA
Servicio de Estadística

Cuadro Comparativo de Accidentes Mortales

Datos referidos a accidentes mortales en vías interurbanas.
El cómputo de víctimas mortales está realizado a 24 horas (AMVI24). Datos Provisionales

Periodo desde 01/01/2015
Periodo hasta 09/02/2015

Mes	Accidentes (AMVI24)		Acumulados (AMVI24)		Muertos (AMVI24)		Acumulados (AMVI24)	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Enero	56	79	56	79	61	87	61	87
Febrero	67	0	123	0	69	0	130	0
Marzo				199		90		220
Abril				287		104		324
Mayo				359		77		401
Junio				450		105		506
Julio				540		106		612
Agosto				630		113		725
Septiembre				731		112		837
Octubre				812		93		930
Noviembre				892		105		1035
Diciembre				981		94		1129

Día	Febrero	
	2014	2015
Total a día 09	24	19
Diferencias	-5	18
Total a día 28	67	123

8. LA CONDUCTA SOCIAL DEL CONDUCTOR, ESENCIAL CAVILACIÓN

8. LA CONDUCTA SOCIAL DEL CONDUCTOR, ESENCIAL CAVILACIÓN

¿Por qué hay tantos conductores egoístas y maleducados? ¿Por qué tanta gente conduce poniendo en peligro nuestra seguridad y violando el derecho que todos tenemos a ser tratados con respeto y amabilidad? Y lo que es más importante, ¿cómo podríamos convencerles de que condujeran con más cuidado y con la debida consideración al bienestar ajeno? ¿Cómo podríamos conseguir que todos, especialmente los conductores noveles, recién llegados al mundo de la circulación, no adquieran desde el principio estos hábitos antisociales de conducción? ¿Cómo podríamos lograr que hubiera más conductores prosociales y que los conductores antisociales adquirieran hábitos de conducción prosocial?

Cualquiera que pase el tiempo suficiente en la carretera constata diariamente múltiples ejemplos de conducción antisocial. Casi siempre son infracciones, por parte de gente que se salta las normas a la torera y campa a sus anchas por calles y carreteras, pasando por encima de las normas y también de los demás. Otras veces son malos modos o maniobras arriesgadas, que sin estar prohibidos desde el punto de vista legal, incomodan y coartan a los demás conductores y peatones, creando situaciones violentas por el riesgo y la tensión que conllevan.

El grado de tolerancia social hacia este tipo de comportamientos es variable. Algunos individuos se limitan a ignorarlos y encogerse de hombros, aceptándolos como algo irremediable. Otros, en cambio, reaccionan con indignación, dando rienda suelta a todo su léxico de blasfemias y palabrotas, maldiciéndolos y acompañando sus palabras de la pertinente comunicación no verbal, recriminándoles con sus gestos su forma de conducir, e incluso a veces llegando al enfrentamiento directo.

Algunos se asustan o sienten ansiedad ante ellos. El temor hace que se retiren, cediendo a la coacción. La ansiedad hace que se pongan nerviosos, se vuelvan indecisos o vacilen, dando pie a situaciones de riesgo o poniéndose en peligro tanto a sí mismos como a los demás. Otros sienten tal pánico, que incluso optan por dejar de conducir, especialmente los más pusilánimes, los más inseguros, o las personas de edad avanzada que, conscientes de sus limitaciones, no se sienten capaces de contrarrestar las

maniobras agresivas, rápidas y arriesgadas de los conductores antisociales con los que tienen que interactuar.

El problema es que muchas veces tienen razón. Si hablamos con algún taxista o con alguien que pase la mayor parte de su jornada laboral al volante, no dudará en decirnos que el tráfico es como una especie de jungla en la que impera la ley del más fuerte y conviene no bajar la guardia. Ellos son los primeros en estar siempre a la defensiva, y a veces la mejor defensa es un buen ataque. La conducción antisocial es contagiosa, y se está convirtiendo en la norma en la mayoría de las grandes ciudades. Conducir parece sacar lo peor de la gente. Tan pronto como se suben al coche y se sientan al volante, las personas se transforman y casi nunca para bien. Son muchos los que dejan de ser amables y se vuelven egoístas, hostiles y agresivos.

Los conductores antisociales son así: egocéntricos, maleducados e incívicos; son irresponsables e irrespetuosos; son imprudentes, temerarios y negligentes. Son incómodos y peligrosos. Muchos de ellos son además agresivos, intolerantes y están resentidos. Cuando se encuentran con un conductor cauto y prudente le increpan y lo acosan porque consideran que les molesta y que les retrasa; reaccionan de forma desmesurada poniéndose por montera la urbanidad, la legalidad o la seguridad. ¡El mundo al revés! ¿Y por qué? Muchos de estos comportamientos sólo se pueden explicar como fruto de importantes carencias, desde el punto de vista psicológico y social.

La mayor parte de ellos presentan un importante fallo de socialización debido a una deficiente educación. El comportamiento pro social es el fruto de un aprendizaje lento y constante, que se inicia en la infancia y se consolida a través de un proceso gradual de socialización en la familia, la escuela, los grupos de referencia y la vida comunitaria. La educación recibida consolida un sistema de creencias y una conciencia moral que determina pensamientos, sentimientos, actitudes y comportamientos hacia las reglas, normas y leyes que regulan la vida colectiva. La constancia en la práctica de la corrección social crea en nosotros unas costumbres, unos hábitos de conducta que, a su vez, hacen que esa práctica sea cada vez más fácil, más natural, más espontánea, más agradable, más gratificante. En cambio, un déficit de aprendizaje, unido a la falta de aplicación práctica, propicia la disfunción y la desviación social.

También hay un fallo de control. La vida comunitaria procura el bienestar, pero también impone restricciones: hay cosas que no podemos decir si no es a costa de ofender, y cosas que no podemos hacer si no es a costa de molestar al prójimo; no podemos vivir a costa de los demás, ni pasar por encima de ellos para salirnos con la nuestra. Hay que contar con ellos, interesarse por ellos y cooperar. Este sentido comunitario y de interés social es el que garantiza la convivencia y también se adquiere desde la niñez gracias al aprendizaje y a la educación recibida. Es necesario controlar nuestros impulsos para actuar de forma correcta.

La falta del necesario autocontrol en situaciones sociales pone en peligro la convivencia. No podemos hacer lo que nos venga en gana, porque dejaríamos de ser personas civilizadas. La civilización tiene un precio, un precio que pagamos gustosos a cambio de bienestar y seguridad. Y este es el problema de los conductores antisociales: no pagan el peaje. El egoísmo, unido a la incapacidad para contener los impulsos y tolerar la frustración, propicia el comportamiento antisocial y agresivo del conductor. Su déficit pone en peligro la convivencia, genera malestar y provoca inseguridad. A veces no quieren, pero a veces no pueden porque carecen de recursos o no están preparados para ello.

Otra posible explicación habría que buscarla en la mentalidad social. No hay que olvidar que conducir es un comportamiento aprendido. Como todos los comportamientos aprendidos, está fuertemente influenciado por la cultura. Y hay quien no duda en considerar la conducción antisocial como un síntoma de crisis o deterioro de los valores sociales. Nuestras modernas y avanzadas sociedades, construidas sobre los principios de la igualdad de derechos y oportunidades, son sociedades en las que se prima la individualidad, la iniciativa y la responsabilidad personal, pero olvidando muchas veces que la vida social se construye sobre un trípode integrado por la educación, la justicia y la libertad. No en vano la Declaración de los Derechos Humanos se formuló sobre estos tres principios: libertad, igualdad y fraternidad.

Como dijo el escritor y filósofo Miguel de Unamuno (1864-1936), fiel a su estilo brusco, paradójico y apasionado: *"la libertad es un bien común, y cuando no participen todos de ella, no serán libres los que se crean tales"*. La libertad exige responsabilidad, y aprender a ser libre es también aprender a aceptar las consecuencias de las propias decisiones, a saber corregirlas cuando haga falta, a aceptar el error, a no extrañarse de

haberlo cometido, a arrepentirse y pedir perdón, a respetar la libertad de los demás y no lograrla a costa de someter a otros. El conductor antisocial coarta la libertad de los demás.

La justicia implica equidad, y es una condición necesaria para que nuestras relaciones con los demás sean correctas. Donde no hay justicia no puede haber derechos, y los derechos son una de las grandes conquistas de la humanidad. Reconocer un derecho es reconocer que la razón está por encima de la fuerza. Ahora bien, nuestros derechos como conductores constituyen obligaciones de las demás personas hacia nosotros, del mismo modo que nuestras obligaciones como conductores constituyen derechos de los demás sobre nosotros. El conductor antisocial es injusto y haciendo uso de su derecho vulnera los derechos de los demás.

La fraternidad presupone un trato amistoso y requiere tolerancia. Tolerar implica reconocer que los demás pueden ser distintos, actuar de modo distinto al nuestro, respetar la diversidad y entender las diferencias y la pluralidad como algo positivo. Por otra parte, tolerar también es tener paciencia con los errores y los fallos de los demás, no agredir al que no piensa o actúa como nosotros, no irritarnos ante la diferencia, ni reaccionar con agresividad cuando alguien nos ofende. El conductor antisocial es insolidario y malqueriente. Si estos valores se pierden, la mentalidad de la sociedad cambiará y correremos el riesgo de perder la razón para que vuelva a imperar la fuerza, convirtiéndonos en esclavos de la injusticia y de la intolerancia.

Para muchos conductores lo más importante es correr, llegar el primero y por encima de los demás. No en vano muchos anuncios de automóviles proclaman con orgullo la potencia y capacidad de su último modelo. Ahora bien, nos dicen que puede pasar de cero a sesenta en menos de siete segundos, sin mencionar en ningún momento que esa misma potencia y capacidad de aceleración puede hacernos salir disparados a través del parabrisas. Si la fuerza no se une a la razón, el accidente no se hará esperar.

Algunos investigadores, ingenieros y publicistas subrayan la importancia de la inteligencia, pero paradójicamente no se refieren a la del conductor. Hablan de carreteras inteligentes y de coches inteligentes. Algunos se centran en el vehículo, tratando de mejorar la protección de sus ocupantes. El monocasco autoportante de los turismos, por ejemplo, integra en una sola pieza el bastidor y la carrocería, de tal modo

que, en caso de impacto, ciertas zonas sufren una deformación progresiva mientras que el habitáculo permanece inalterado, a modo de célula de seguridad. ¡Lástima que tengan que ser conducidos!

La realidad es así. Cualquier coche inteligente depende de un conductor. Un coche inteligente no sirve de nada si no se enseña al conductor a manejarlo de forma segura, ni se le motiva para que se preocupe por la seguridad. Diseñar carreteras y coches seguros es necesario pero no suficiente. La cuestión crucial sería cómo diseñar conductores seguros, habida cuenta de que el comportamiento del conductor sigue siendo el principal factor implicado en los accidentes de tráfico. Un tipo particular de conducta poco inteligente, que aumenta el riesgo de colisión y la probabilidad de accidente, es justamente la conducta antisocial.

La conducción es el resultado de la integración de dos aspectos fundamentales: la capacidad que tenemos para conducir y nuestro estilo de conducción, o lo que es lo mismo, cómo podemos conducir y cómo decidimos conducir. Ambas cosas, dependen a su vez de un conjunto de habilidades cognitivas cuyo funcionamiento adecuado y coordinado pone en marcha una secuencia de acciones necesarias para que la conducción sea segura y eficaz: explorar el ambiente con la finalidad de detectar e identificar la información importante y desechar la irrelevante para la conducción; atender de forma selectiva y mantener la concentración durante el tiempo necesario; percibir e interpretar de forma correcta las diferentes situaciones, lo que a su vez implica reconocer, anticipar y evaluar de forma reflexiva y crítica las alternativas, los riesgos implícitos y las consecuencias de cada una de ellas; percibir e interpretar de forma correcta nuestros propios recursos y habilidades, así como las intenciones y expectativas de los demás conductores y peatones; tomar la decisión adecuada ante cualquier situación, problema o conflicto que pueda presentarse durante la conducción; y emitir la respuesta más efectiva y prudente.

Factores tales como la distracción, un defectuoso procesamiento de la información, una inadecuada evaluación del riesgo y una impulsiva o descuidada toma de decisiones, están todos ellos implicados en los errores e infracciones del conductor, y en los accidentes de tráfico de ellos derivados. En este sentido la conducción prudente y segura exige el dominio de diferentes tipos de destrezas: habilidades manipulativas, relacionadas con el manejo del vehículo; habilidades cognitivas, relacionadas con el

procesamiento de la información; y habilidades sociales, relacionadas con las reacciones emocionales, el autocontrol y las dinámicas de relación interpersonal e interacción social. Investigaciones recientes han puesto de manifiesto que en diversos tipos de conducta antisocial, entre las que se incluye la conducción antisocial, se constata un desarrollo inadecuado de las habilidades de tipo cognitivo y social.

Tras el calificativo y designación de habilidades cognitivas englobo un conjunto de habilidades estratégicas y tácticas necesarias para el afrontamiento adecuado de diferentes problemas y situaciones viales. La conducción exige la realización de tareas complejas como seleccionar y elaborar la información relevante en cada situación, para decidir y emitir la respuesta adecuada; detectar, evaluar el riesgo y peligro manifiesto o potencial en cada situación, y decidir la respuesta más efectiva para evitarlos o controlarlos. La selección de la información, la detección del riesgo o peligro potencial o manifiesto, el procesamiento y elaboración de dicha información y la toma de decisiones subsiguiente constituyen habilidades fundamentales tanto para manejar correctamente el vehículo, como para manejarse adecuadamente en las situaciones de conducción.

Bajo la denominación de habilidades sociales englobo los valores sociales y las capacidades intelectuales, afectivas y morales del conductor. Son necesarias para garantizar la adquisición y desarrollo de la competencia en situaciones de interacción social. La conducción segura requiere capacidad para controlar las propias emociones, y capacidad para afrontar el estrés y las tensiones que siempre están presentes en la realización de una tarea compleja como es conducir. Del mismo modo que la reacción fisiológica de alerta nos ayuda a anticipar el peligro y extremar la vigilancia, el conductor debe mantener la calma, no perder los nervios ni dejarse llevar por sus impulsos, combatir el aburrimiento... El conductor debe saber identificar en cada momento sus propios sentimientos y reacciones emocionales y manejarlas adecuadamente para que no interfieran en su capacidad de maniobra.

Muchos conductores piensan que cuando están al volante están solos, conducen solos y nadie les hace compañía. A veces incluso cogen el teléfono para sentirse acompañados. Esta forma de pensar es una percepción distorsionada de la realidad y genera una sensación de aislamiento que contribuye a la conducción antisocial. Un conductor no está solo. Nunca está solo. No hay que olvidar que la conducción es una

actividad individual que se desarrolla en un contexto social, en interacción con otros seres humanos dentro de un espacio compartido. Nuestros desplazamientos dependen directamente de nuestras capacidades sensoriales y motrices y habilidades cognitivas, pero estas variables no agotan todas nuestras reacciones al volante: compartir un espacio vital también hace que intervengan otros factores de índole social y afectiva.

Un conductor no puede perder de vista a los demás, y tiene que estar pendiente de lo que hacen permanentemente. Tiene que anticipar sus reacciones y reaccionar él mismo con rapidez y precisión. Tiene que comunicarse con los demás y entenderse con ellos. Tiene que preocuparse por los demás, respetar los derechos del otro, ceder cuando le toque ceder, y velar siempre por la seguridad propia y ajena.

El tráfico, como muchas otras actividades, se basa en un sistema de normas que regulan el funcionamiento social. El cumplimiento de estas normas promueve el intercambio y la cooperación, contribuye a la cohesión social y garantiza la convivencia, y además es necesario para la seguridad. El trato y las relaciones interpersonales están regulados por leyes y convenciones sociales. Algunas personas entienden las reglas y convenciones como algo necesario y las respetan. Otros no. Los primeros actuarán de modo prosocial, mientras que los segundos lo harán de forma antisocial. Entre estos últimos, algunos "son personas antisociales" e ignoran las reglas: su norma es conducir y vivir al margen de las normas. Otros no son antisociales pero "se comportan de modo antisocial" en determinadas circunstancias, a menudo amparados en el anonimato o conscientes de la impunidad con que pueden cometer una infracción.

La diferencia entre unos y otros estriba en el grado de madurez social, es decir, el grado en que han desarrollado una conciencia social y han interiorizado unas normas y valores sociales. Las personas maduras adoptan actitudes y comportamientos prosociales porque han interiorizado las normas: son algo suyo, algo que tiene valor y significado para ellos. Las personas inmaduras adoptan actitudes y comportamientos antisociales porque no han terminado de interiorizar las normas: son algo ajeno, que tiene escaso valor y significado para ellos. Esto es algo que no es exclusivo de la conducción antisocial, sino que en general es aplicable a cualquier forma de conducta antisocial y delictiva.

Por esta misma razón, los conductores prosociales se auto-regulan, es decir, regulan su comportamiento ellos mismos, sin necesidad de que ningún control externo, como la policía o un radar les diga lo que tienen que hacer o cómo tienen que actuar: les basta el control interno o autocontrol. En cambio, los conductores antisociales dependen del control externo: a menos que haya un policía o cualquier otra forma de vigilancia, tienden a saltarse las normas. En los casos extremos ni siquiera sirve el control policial: el comportamiento infractor es reiterado y está tan arraigado porque se ha convertido en un hábito que se dispara automáticamente incluso en presencia de controles externos, o porque es reflejo de alguna patología, desviación social o déficit más severo.

Los conductores antisociales presentan una serie de características personales que permiten identificarlos como un grupo particular de riesgo. Entre estas características se encuentra la impulsividad, el hedonismo, la mitomanía, el egocentrismo, junto a ciertas carencias en sus capacidades sociales y cognitivas.

Una vez definido el problema y analizadas las causas, el siguiente paso sería la búsqueda de soluciones. Desde el punto de vista de la intervención lo primero a tener en cuenta es que el comportamiento antisocial se puede prevenir, y que los individuos antisociales pueden ser rehabilitados. Los programas formativos debieran basarse en la utilización de técnicas como el entrenamiento en habilidades cognitivas, entrenamientos en habilidades sociales y habilidades emocionales, estrategias de resolución de problemas, pensamiento consecuencial, fomento de la empatía, estrategias de auto-control emocional, y educación en valores.

En otras palabras, para que sean eficaces, los programas de rehabilitación deben incluir estrategias que sirvan para reforzar el control de los impulsos de los individuos antisociales; mejorar sus habilidades de razonamiento y el modo en que procesan la información; aumentar su consciencia y sensibilidad a las consecuencias de su comportamiento, mejorar su capacidad para comprender los pensamientos y los sentimientos de otras personas; desarrollar su capacidad para resolver problemas, especialmente problemas de relación con la gente; aprender a identificar los propios estados de ánimo, a apreciar cómo influyen en su modo de reaccionar y a adquirir control sobre las propias emociones; desarrollar su capacidad para comprender y apreciar las reglas y obligaciones sociales; ensanchar su visión del mundo y ayudarles a

desarrollar interpretaciones alternativas de las normas y convenciones sociales. La mayoría de los programas que lo hacen funcionan.

Las medidas punitivas pueden ser un complemento efectivo. Este tipo de medidas abogarían por una legislación más estricta, castigos más duros para todo aquél que no cumpla las reglas, y un incremento de la vigilancia y del control policial, tanto en frecuencia como en intensidad, para aumentar así la probabilidad de detener al infractor. Desde el punto de vista psicológico, la aplicación de iniciativas de este tipo se basa en mecanismos de activación del temor: se espera que el miedo a las consecuencias tenga un efecto disuasivo que haga que los transgresores y todos en general nos sintamos inclinados al cumplimiento de la ley y de las normas de tráfico. Se asume que cuanto mayor sea el riesgo de ser detenido y mayor la severidad del castigo, mayor será la adhesión a la norma y menor la probabilidad de infracción.

En mi opinión, sea como fuere, limitarse a castigar la conducción antisocial y recompensar la conducción prosocial no va a servir para acabar con la conducta antisocial del conductor, a menos que también se haga reflexionar al infractor sobre su estilo de conducción, se logre un cambio de actitudes, creencias y valores, y se adquieran nuevas capacidades cognitivas, sociales y emocionales. Los pilares básicos de este tipo de medidas complementarias deben ser la educación, la formación, el aprendizaje, el reaprendizaje y la socialización.

Los programas de educación vial sirven para formar a cualquier usuario de las vías públicas, especialmente a los más jóvenes, procurando inculcar en ellos actitudes y valores prosociales que puedan traducirse en el contexto vial en comportamientos respetuosos con las normas y prácticas cooperativas de conducción y deben estar dirigidas tanto a la prevención primaria como a la prevención secundaria.

Las medidas de prevención primaria deben dirigirse a grupos de riesgo específicos, y estar orientadas a la detección temprana de aquellos individuos que en virtud de distintos factores psicológicos y sociales pudieran encajar en un perfil de conductor antisocial. Se trataría de formarlos convenientemente antes de que empezaran a conducir, con el fin de revertir esta tendencia antisocial y reducir la probabilidad de que, llegado el caso, cometan infracciones o delitos de tráfico.

Las medidas de prevención secundaria deben centrarse en el tratamiento de los primeros síntomas de conducción antisocial, intentando atajar el problema y corregirlo cuando empieza a manifestarse y antes de que pueda tener consecuencias más graves para el propio interesado y para la seguridad colectiva. Se trataría de detectar las primeras infracciones y someter a los infractores a programas específicos de aprendizaje y educación social.

Más allá de estas consideraciones, un abordaje más comprehensivo del problema de la conducción antisocial tal vez requiera de una perspectiva ecológica. Para que la reducción de la conducción antisocial sea un hecho efectivo y duradero no sólo basta con cambiar la legislación y el comportamiento de los conductores, sino también incidir sobre toda una serie de factores tecnológicos, políticos, económicos, sociales, ideológicos y culturales que también desempeñan un papel importante en este problema en particular, y en la seguridad vial en general.

Desgraciadamente ese cambio a nivel global no está en nuestras manos y escapa a los propósitos de una humilde contribución como ésta, que no pretende sino arrojar luz sobre algunos puntos de interés y sobre los que bien vale la pena una reflexión. Se avanza paso a paso, y se hace camino al andar. Tal vez una forma de empezar sea dotando a los conductores, especialmente a los más jóvenes, de habilidades, actitudes y valores prosociales que contribuyan al bienestar y a la seguridad colectiva.

9. MEJORA DE LAS CARRETERAS Y DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR

9.1. La Seguridad Vial comprometida por el estado de las carreteras

9.2. Dos millones de vehículos con la ITV caducada

9. MEJORA DE LAS CARRETERAS Y DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR

9.1. LA SEGURIDAD VIAL COMPROMETIDA POR EL ESTADO DE LAS CARRETERAS



El estado de las carreteras en nuestro país empeora. Entre 2011 Y 2013, los déficits en conservación de las carreteras nacionales se han incrementado un 20% en la red del Estado y un 10% en la Autonómica. Los datos ofrecidos por el informe publicado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en abril de 2014, indican que sería necesaria realizar una inversión de 6.200 millones de euros para mejorar el estado del pavimento, muy deficiente o reponer las 330.000 señales que están en mal estado. En caso contrario mucho me temo que la competitividad del transporte, la economía general, así como la seguridad vial se verían seriamente perjudicadas.

La calidad de las carreteras, su estructura y su nivel de conservación son elementos clave para que el transporte por carretera se realice con los niveles de seguridad que necesita. No sólo eso, las deficiencias en las infraestructuras viarias inciden negativamente en la conservación de los vehículos industriales –y sus componentes–, que sufren más desgaste y problemas técnicos. Es decir, será necesario invertir más dinero en esos apartados incrementando el coste del servicio. Por ese

motivo, los datos que publicó la AEC, que desde el año 1985 elabora un informe sobre los niveles de conservación, son especialmente graves para el sector del transporte y, por supuesto para la sociedad en general.

La solución de urgencia pasa por *"implementar un Plan PIVE para las carreteras españolas, sin menoscabo de arbitrar un sistema que permita consolidar una asignación presupuestaria anual al mantenimiento de la red.*

Quizás el dato más preocupante y llamativo es que las necesidades de inversión de las carreteras en servicio dan unas cifras realmente altas. Así, para conseguir unos niveles suficientes en las dos redes estudiadas, siempre según la AEC, sería necesaria una inversión de 6.200 millones de euros, un 13% más que en 2011. De hecho, por kilómetro de carretera, entre 2001 Y 2013 las necesidades de inversión han crecido un 111 % en la red que depende del Estado, y un 102% en las carreteras que gestionan las Comunidades Autónomas.

- Extrema gravedad: Desde la AEC se asegura que el estado actual de conservación de las carreteras españolas se sitúa *"a la cola de las preocupaciones políticas, ya que son excepcionalmente negativos"*. Los datos obtenidos este año, en términos generales, concluyen que las carreteras españolas se encuentran en un estado de conservación "deficiente", rozando ya el "muy deficiente". El problema es que *"darle la vuelta a esta situación requiere una inversión mínima de 6.200 millones de euros"*, al menos esa es la cantidad que presupone la asociación. Y es que existe un déficit en la conservación de las carreteras que no ha parado de crecer, solo entre los años 2011 y 2013 se ha incrementado cerca del 13%. Eso significa que un 20% de la red que gestiona el Estado y un 10% de la que administran los gobiernos autonómicos tienen deficiencias y 10 que es más grave, al menos durante el presente año la situación no se solventará.

Y, ¿cuáles son las consecuencias? Pues muchas y graves. Desde el deterioro de la comodidad de la circulación (que en los conductores profesionales significa mayor cansancio y riesgo de enfermedades profesionales) y de la seguridad vial; pérdida de competitividad interterritorial, especialmente perjudicial en el caso del transporte porque se pierde competitividad con los países europeos; aumento exponencial de los costes de reparación (cada euro no invertido a tiempo en refuerzo de firmes se

transforma en cinco euros a los tres años y en 25 en el quinto); incremento de los costes de mantenimiento de los vehículos, así como de la contaminación, entre otros.



- Deficiencias en el pavimento

El informe de la AEC refleja deficiencias en el conjunto de elementos que forman la infraestructura viaria. Así, tras afirmar que los pavimentos acumulan el 94% del déficit total, lo que se traduce en unas necesidades de inversión en reposición y refuerzo de firmes de 5.828 millones de euros (1.883 millones en la Red Autonómica de 3.945 millones, para el conjunto de las carreteras españolas). El informe ha detectado que la carencia en el pavimento es especialmente grave para las carreteras autonómicas, que registran una caída de 23 puntos en su nota media en comparación con el año 2011, mientras que los firmes de las carreteras del Estado han perdido 14 puntos entre 2011 y 2013. En la actualidad tres de cada cuatro kilómetros de pavimento presenta grietas en la rodada (el 72% de la red) y uno de cada tres muestra grietas, desintegraciones, deformaciones y baches (el 38%).

En el ámbito regional, la investigación de la Asociación Española de la Carretera únicamente otorga un "aprobado" a las carreteras que atraviesan Extremadura y el País Vasco. Con una calificación de "muy deficiente" figuran las vías que discurren por La Rioja, seguidas muy de cerca de las de Aragón.



Más de 80.000 señales de tráfico superan los siete años

- Señalización vertical

El estudio afirma que es necesario reponer 330.000 señales de tráfico. Con una calificación media de 4,6 y 4,1 respectivamente, la señalización vertical en las carreteras del Estado y en las Autonómicas obtiene una puntuación por debajo del aprobado, según los parámetros establecidos por la AEC. En la red estatal, alrededor de 83.000 señales superan la edad de siete años (periodo de garantía otorgado por los fabricantes para las láminas retrorreflectantes), lo que se traduce en que por la noche la visibilidad no está garantizada, tras caducar el material retrorreflectante. En la red autonómica, por su parte, sería necesario renovar unas 247.000 señales, lo que representa un inversión de 52 millones de euros (27 millones para las vías del Estado).

- Señalización horizontal

El estudio indica que es necesario repintar las marcas viales de 52.000 kilómetros de carretera, entre carreteras estatales y autonómicas. Además, es peor la situación de las carreteras a cargo de las diferentes autonomías y que es necesario repintar las marcas viales de 28 de cada 100 kilómetros de carreteras en la red estatal, y de 49 de cada 100 kilómetros en la autonómica, lo que requiere una inversión global de 103 millones de euros (14 y 89, en cada una de las respectivas redes).

En cuanto a las barreras metálicas –y partiendo del hecho de que la AEC sólo estudia la barrera instalada y no la necesidad de su instalación en aquellos tramos que carecen de la misma–, el estudio de la AEC las suspende, constatando un claro empeoramiento tanto en las carreteras estatales (con calificaciones que han pasado de

5,6 en 2011 a 4,7 en 2013) como en las autonómicas (de 5,2 a 4,6). De acuerdo con sus datos sería necesario invertir 189 millones de euros para mejorar esta situación.



Por último, el informe apunta que la iluminación de las carreteras tampoco es el adecuado. Así, el 82% de las luminarias en funcionamiento registran rangos inadecuados de iluminancia, casi un 40% más que en 2012. En mejores condiciones está el balizamiento, que aunque se ha deteriorado, y su valoración baja de un bien a aceptable, sigue siendo el elemento que mejor se conserva.

Por consiguiente el estado de las barreras de seguridad, 1 43 % necesita reposición. El estado de balizamiento también ha experimentado un empeoramiento significativo, así como la iluminación.

La AEC abogó por la necesidad de un "plan urgente" para recuperar el estado de las carreteras y recomendó la implantación de la denominada "tasa por uso" para los conductores españoles, ya vigente en algunos países de Europa.

Alrededor de dos millones de vehículos circulan por las carreteras españolas con la Inspección Técnica del Vehículo (ITV) caducada, según alertó ayer la directora general de Tráfico, María Seguí, durante la presentación de la operación especial de Semana Santa, que comienza hoy.

9.2. DOS MILLONES DE VEHÍCULOS CON LA ITV CADUCADA

Alrededor de dos millones de vehículos circulan por las carreteras españolas con la Inspección Técnica del Vehículo (ITV) caducada.



La máxima responsable de la DGT, María Seguí, se ha mostrado muy preocupada por la falta de revisión de los coches y el envejecimiento del parque automovilístico. *"En lo que va de año, la edad media de los vehículos implicados en accidente es más antigua que la del año pasado"*, ha advertido.

En la operación de Semana Santa de este presente año, 2015, Tráfico calculó que se producirían 12,9 millones de desplazamientos, medio millón menos que en 2014. *"Desde 2007 hay bajadas paulatinas del volumen de circulación de entre el 2% y el 3% anual"*, ha asegurado Seguí. No obstante, ha descartado que el descenso en el número de víctimas mortales obedezca a la caída en la circulación de vehículos, ya que el porcentaje en la bajada de la siniestralidad es mayor, de hasta el 12%.

El gran objetivo de estas inminentes vacaciones es, según Seguí, no superar los 35 fallecidos de la Semana Santa de 2014, frente a los 26 fallecidos en la Semana Santa de 2013. Para ello, la directora general ha pedido *"la implicación de todos los ciudadanos"*. Al mismo tiempo, Tráfico pondrá en marcha el operativo habitual, con unos 10.000 agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la paralización de las obras y el diseño de rutas alternativas, entre otras medidas.



Unas adecuadas infraestructuras viarias bien conservadas son esenciales para disponer de unos buenos niveles seguridad en la circulación en cualquier país. En España el esfuerzo inversor realizado en los últimos años para mejorar las infraestructuras ha supuesto una gran transformación de la red viaria española y ello ha jugado un papel importante en la reducción de los accidentes y sus víctimas conseguido en nuestro país. Las grandes actuaciones, como la duplicación de calzadas, la construcción de nuevas autovías, variantes de poblaciones o los grandes acondicionamientos de itinerarios, no se justifican exclusivamente atendiendo a criterios de mejora de la seguridad vial (existen otros como la mejora de la comunicación, accesibilidad entre territorios, capacidad, etc.). Sin embargo, otras actuaciones sobre la infraestructura, más específicas para la mejora de la seguridad (como tratamientos de zonas de concentración de accidentes, tramos de alto potencial de mejora y actuaciones preventivas), de coste moderado o bajo y derivadas de estudios detallados de la accidentalidad existente, resultan muy eficaces y presentan una alta rentabilidad.

En definitiva, actuaciones sobre la infraestructura para la mejora de la seguridad vial en nuestro país, cuantificando la reducción de la accidentalidad y víctimas conseguida, así como la relación coste-beneficio y el periodo de amortización de cada una de ellas. Por otro lado, hay una veraz correlación existente entre el incremento en los presupuestos destinados al mantenimiento y conservación de carreteras y la reducción de los fallecidos en accidentes de tráfico.

Pero es necesario disponer de un adecuado sistema de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias para obtener unos buenos resultados. Esto es aún más importante en un contexto económico de restricciones presupuestarias como el actual, ya que nos permite ser más eficaces y eficientes, aprovechando mejor los escasos recursos disponibles. Así en la red de carreteras del Estado se ha logrado reducir el riesgo de fallecer en un accidente de tráfico en un 90% en las últimas dos décadas a pesar de haberse duplicado el volumen de tráfico que circula por las carreteras.

- 10. ESTRATEGIA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL
 - 10.1. Prólogo
 - 10.2. Principios y Objetivo
 - 10.2.1. Principios (3)
 - 10.2.1.1. Alcanzar máximo nivel de Seguridad Vial en toda Europa
 - 10.2.1.2. Un enfoque integrado sobre la Seguridad Vial
 - 10.2.1.3. Subsidiaridad, Proporcionalidad y Responsabilidad compartida
 - 10.2.2. Objetivo
 - 10.3. Objetivos estratégicos (7)
 - 10.3.1. Mejora de la educación y la formación
 - 10.3.2. Mayor cumplimiento de las normas de circulación
 - 10.3.3. Mayor seguridad de las infraestructuras viarias
 - 10.3.4. Vehículos más seguros
 - 10.3.5. Promoción del uso de las tecnologías modernas
 - 10.3.6. Mejora de los Servicios de Emergencia y atención a las lesiones
 - 10.3.7. Protección de los usuarios más vulnerables

10. ESTRATEGIA EUROPEA DE SEGURIDAD VIAL

10.1. PRÓLOGO

La seguridad vial es una cuestión social de primer orden. En 2009, fallecieron más de 35.000 personas en accidentes de tráfico en la Unión Europea, es decir, el equivalente de una ciudad mediana, y resultaron heridas como mínimo 1.500.000. El coste para la sociedad es inmenso y supuso cerca de 130000 millones de euros en 2009².

En su Comunicación «Europa 2020– Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador»³, la Comisión subrayó la importancia que suponen para Europa la cohesión social, una economía más verde, la educación y la innovación. Estos objetivos deben verse reflejados en los diversos aspectos de la política europea de transportes, que debe tener por objeto asegurar la movilidad sostenible de todos los ciudadanos, reducir las emisiones de carbono del transporte y aprovechar plenamente el progreso tecnológico. La seguridad vial tendrá un papel importante en el próximo Libro Blanco sobre la política de transportes 2010-2020, puesto que la reducción del número de víctimas en las carreteras es crucial para mejorar el rendimiento global del sistema de transporte y para satisfacer las necesidades y las expectativas de los ciudadanos y las empresas.

² De acuerdo con el valor de la esperanza de vida estadística calculada por el estudio HEATCO (6º Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico).

³ COM (2010) 2020.

Por ello, es necesario un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta las sinergias con otros objetivos políticos. Las políticas locales, nacionales, europeas e internacionales en materia de seguridad vial deben integrar los objetivos pertinentes de otras políticas públicas y a la inversa.

Las orientaciones políticas expuestas tienen plenamente en cuenta los resultados obtenidos durante el tercer programa de acción de seguridad vial 2001-2010 y demuestran que, a pesar de los avances significativos realizados en materia de seguridad vial, es necesario proseguir y consolidar los esfuerzos.

Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las acciones que se describen deben aplicarse al nivel más adecuado y utilizando los medios más adecuados.

En el marco de estas orientaciones políticas, la Comisión considera que deben emprenderse prioritariamente las tres acciones siguientes:

- establecer un marco de cooperación estructurado y coherente, basado en las mejores prácticas en todos los Estados miembros, como condición necesaria para aplicar con efectividad las orientaciones políticas de seguridad vial 2011-2020;
- adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad urgente y creciente de reducir el número de heridos en accidentes de circulación;
- mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas, cuyas estadísticas de accidentes son especialmente preocupantes.

10.2. PRINCIPIOS Y OBJETIVO

10.2.1. Principios

10.2.1.1. Alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa

Las acciones de la política de seguridad vial deben centrarse en los ciudadanos: deben animarlos a asumir su papel como responsables principales de su seguridad y la

de los demás. La política de seguridad vial de la UE tiene por objeto aumentar el nivel de seguridad vial, garantizando así la movilidad limpia y segura de los ciudadanos en Europa. Debe impulsar la igualdad de los usuarios de la carretera concentrando los esfuerzos para mejorar la seguridad de sus usuarios más vulnerables.

10.2.1.2. Un enfoque integrado sobre la seguridad vial

Es necesario que otros ámbitos políticos de la DE tengan en cuenta la futura política de seguridad vial, y esta, a su vez, debe tener en cuenta los objetivos de dichas políticas. La seguridad vial está estrechamente vinculada con las políticas en materia de energía, medio ambiente, empleo, educación, juventud, sanidad pública, investigación, innovación y tecnología, justicia, seguros⁴, comercio y asuntos exteriores, entre otros.

10.2.1.3. Subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida

La cuestión de la gobernanza es esencial: de conformidad con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, que en el ámbito de la seguridad vial están integrados en el concepto de la responsabilidad compartida, se requerirán compromisos y acciones concretas, según proceda, por parte de las autoridades europeas, los Estados miembros, los organismos locales y regionales y los agentes de la sociedad civil, cada uno de ellos en los ámbitos de sus competencias. La Carta europea de la seguridad vial es un buen ejemplo de compromisos adoptados por los agentes pertinentes.

10.2.2. Objetivo

Con miras a alcanzar el objetivo de crear un espacio común de seguridad vial, la Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 a partir de 2010⁵.

Se anima a los Estados miembros a contribuir mediante sus estrategias nacionales de seguridad vial a alcanzar el objetivo común, habida cuenta de sus puntos de partida, necesidades y circunstancias específicos. Deben centrar sus esfuerzos en

⁴ El sector de los seguros puede contribuir a la seguridad vial con acciones de formación y con pólizas de seguros. Por ejemplo, los sistemas de pago por uso (PAYD, «Pay-As-You-Drive»), en los que la prima varía en función de los kilómetros conducidos podrían generar ahorros considerables en los costes de siniestralidad, así como la reducción de las emisiones de CO₂ de los coches.

⁵ Dado que todavía no se conocen los resultados de 2010, esta referencia se basará en las previsiones de cifras disponibles en 2009.

aquellos ámbitos con peores resultados, utilizando como indicador los resultados obtenidos por los mejor situados en estos mismos ámbitos. Así, podrían fijarse objetivos nacionales concretos, por ejemplo, el de no superar un número determinado de víctimas mortales en las carreteras por cada millón de habitantes. Este planteamiento debería reducir las disparidades entre Estados miembros y proporcionar a los ciudadanos una seguridad vial más uniforme en la UE.

La Comisión considera que fijar un objetivo de reducción de las lesiones graves en accidentes de tráfico, como se ha propuesto en las consultas públicas⁶, es una sugerencia interesante. Por el momento, no es posible establecer un objetivo europeo, debido a la falta de una definición común de lesión grave y leve. Tan pronto como se hayan realizado avances suficientes en este ámbito, la Comisión propondrá añadir un «objetivo común de reducción de lesiones» a las orientaciones políticas europeas de seguridad vial hasta 2020.

10.3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Los usuarios de la carretera son el primer eslabón de la cadena de la seguridad vial. Independientemente de las medidas técnicas aplicadas, la efectividad de una política de seguridad vial depende en última instancia del comportamiento de los usuarios. Por ello, son esenciales la **educación**, la **formación** y el **cumplimiento**. No obstante, el sistema de seguridad vial también debe tener en cuenta los errores humanos y los comportamientos inadecuados y corregirlos al máximo (el riesgo cero no existe). Por consiguiente, todos los componentes, en particular los **vehículos** y las **infraestructuras**, deben ser diseñados con objeto de prevenir y limitar las consecuencias de dichos errores para los usuarios, especialmente, para los más vulnerables.

Se han determinado siete objetivos para la próxima década. Para cada uno de ellos, se propondrán acciones a nivel nacional y de la UE.

⁶ Se realizó una consulta pública para la preparación de las siguientes orientaciones políticas sobre seguridad vial entre julio y diciembre de 2009. Esta se compuso de una serie de talleres temáticos, una consulta por internet y una conferencia de las partes interesadas. Se recibieron unas 550 respuestas en contribuciones escritas y por internet.

10.3.1. Mejora de la educación y la formación

La necesidad de mejorar la calidad del sistema de formación y de concesión de permisos, haciendo hincapié en los conductores noveles jóvenes, es pieza clave para el aprendizaje antes del examen. Un examen que no debe limitarse a comprobar los conocimientos del candidato sobre las normas de circulación o su capacidad para maniobrar, ya que sería necesario incluir, además, competencias de conducción más amplias como, por ejemplo, la percepción del riesgo, la conducción defensiva y de bajo consumo energético.

Todo ello, sin olvidarnos de la formación continua de los conductores no profesionales tras la obtención del permiso, sobre todo, teniendo en cuenta el envejecimiento de la población europea, puesto que la importancia de mantener la aptitud de la gente mayor para la conducción irá en aumento.

10.3.2. Mayor cumplimiento de las normas de circulación

El cumplimiento de las normas sigue siendo un factor clave para establecer las condiciones encaminadas a conseguir reducir el número de fallecidos y heridos, especialmente si se aplica con intensidad y se le da amplia publicidad.

Por un lado, es necesario establecer el intercambio transfronterizo de información sobre seguridad vial y, también, desarrollar una estrategia común de cumplimiento de las normas de seguridad vial, donde se incluya: la posibilidad de introducir los limitadores de velocidad en los vehículos industriales ligeros y obligar el uso de dispositivos de bloqueo por alcoholemia en determinados casos concretos.

10.3.3. Mayor seguridad de las infraestructuras viarias

Teniendo en cuenta que el mayor número de víctimas mortales se registra en las carreteras rurales y urbanas, será necesario encontrar maneras de ampliar gradualmente los principios pertinentes de la gestión segura de las infraestructuras de la red viaria secundaria. Para ello, el Parlamento europeo debe conceder fondos europeos a infraestructuras que cumplan las Directivas relativas a la seguridad vial y, especialmente, a la seguridad en los túneles.

El titular de la vía debe informar a sus usuarios de los puntos de concentración de accidentes, la limitación de velocidad que impera al comienzo o incorporación a la vía, así como los lugares donde existen áreas de descanso. Por otro lado, es necesario el mantenimiento permanente como, por ejemplo, el pintado, reposición y limpieza de señales verticales para aumentar la visibilidad de las mismas.

10.3.4. Vehículos más seguros

Actualmente, cada Estado miembro dispone de sus propios datos no uniformados sobre los vehículos, homologación, matriculación, resultados de las inspecciones, etc. Pero, en un futuro se prevé la creación de una plataforma electrónica europea que sirva para facilitar el intercambio de dichas informaciones. Por otro lado, el desarrollo y el uso de vehículos con sistemas alternativos de propulsión representan una prioridad fundamental para llevar a cabo, con objeto de reducir el impacto medioambiental del transporte por carretera.

También se espera aportar una contribución significativa a la seguridad vial mediante la implementación de los denominados "sistemas de cooperación", en los cuales los vehículos intercambian datos e interactúan con las infraestructuras y con los demás vehículos de alrededor para proporcionar a los conductores información óptima, reduciendo así el riesgo de accidentes y aumentando la fluidez general del tráfico.

10.3.5. Promoción del uso de las tecnologías modernas

Avances que tienen el potencial de contribuir de forma significativa en la mejora de la seguridad del tráfico, por ejemplo, mediante la adopción de sistemas para detectar incidentes y supervisar el tráfico capaces de proporcionar información a los usuarios de la carretera en tiempo real.

También es necesario seguir evaluando la posibilidad de ampliar la aplicación de sistemas avanzados de abandono de carril, advertencia anticolidión o reconocimiento de peatones y, como plato fuerte de todos estos sistemas de transporte inteligente (STI), la adaptación de eCall, el servicio de llamadas de emergencia integrado en los vehículos, sobre todo, con el objetivo de mejorar las acciones de salvamento de los motociclistas, los vehículos pesados y los autobuses.

10.3.6. Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones

La reducción de la gravedad de las lesiones causadas por siniestros de tráfico exige la introducción de varias medidas como, por ejemplo, en materia de seguridad de los vehículos y las infraestructuras, STI, disponibilidad de las ayudas de urgencia, velocidad y coordinación de las intervenciones, eficacia de los primeros auxilios y la rehabilitación, etc. Para ello, debe acordarse una posición común sobre las definiciones y los conceptos relacionados con las víctimas y determinar líneas de acción para mejorar la prevención y la intervención, incluyendo su impacto socioeconómico.

10.3.7. Protección de los usuarios más vulnerables

Entre los usuarios más vulnerables de las vías públicas aparecen los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas, los peatones, las personas de edad avanzada y personas con discapacidades. Para ello, en el parlamento europeo se han presentado propuestas con objeto de supervisar y seguir desarrollando normas técnicas para la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera; incluir los vehículos de dos ruedas en las inspecciones y aumentar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta y de otros usuarios vulnerables de la vía pública como, por ejemplo, promoviendo la creación de infraestructuras adecuadas.

Para terminar, las nuevas orientaciones de seguridad vial de la UE quieren reducir un 50% las muertes en carretera en Europa de aquí a 2020: Unas medidas que deben tener por objeto asegurar la movilidad sostenible de todos los ciudadanos, reducir las emisiones de carbono del transporte y aprovechar plenamente el progreso tecnológico: Por supuesto, sin olvidar algunas estrategias que pueden ser interesantes como, por ejemplo, las estaciones de inspecciones técnicas de vehículos valederas para cualquier país miembro de la UE y las pólizas de seguros por uso del vehículo, en los que la prima varía en función de los kilómetros conducidos para reducir las emisiones de CO₂ y, en consecuencia, ahorros en los costes de siniestralidad si ahorramos en itinerarios y medios de transporte alternativos.

A pesar del éxito de los anteriores programas de la UE, las carreteras europeas distan aún de ser seguras. En 2009 hubo 35.000 muertos y más de 1,7 millones de heridos en accidentes de tráfico, como ya mencioné.

Las nuevas orientaciones de seguridad vial de la UE quieren reducir un 50% las muertes en carretera en Europa de aquí a 2020.

Para ello se quiere aumentar la seguridad de usuarios, vehículos e infraestructuras mediante una mezcla de medidas de cooperación nacional, intercambio de buenas prácticas, investigación, estudios, campañas de concienciación y, en algunos casos, regulación.

Esto significaría:

- fomentar una conducción más segura creando una estrategia europea de educación y formación en seguridad vial;
- aplicar la legislación europea de seguridad vial para garantizar un mismo trato a todos los ciudadanos de la UE cuando infringen las normas de tráfico;
- estimular a los países de la UE a aplicar en las vías rurales las normas de seguridad que se aplican ya en las carreteras de la red principal;
- reconocer mutuamente las inspecciones técnicas en todos los países de UE (por ejemplo, que la ITV que pasa un vehículo en España sea válida en otros países de la UE);
- aumentar la seguridad de los usuarios más vulnerables –especialmente los motoristas– mejorando la comunicación entre éstos y las autoridades, e introducir inspecciones periódicas de motos, ciclomotores, etc.;
- mejorar los instrumentos de registro y análisis de accidentes, para mejorar el seguimiento de la seguridad vial en los países de la UE y facilitar datos exactos para establecer nuevas medidas de seguridad.
- Por el éxito ya obtenido: con el programa de seguridad vial de 2001-2010 de la UE se han salvado más de 78.000 vidas.
- Los problemas de seguridad vial son comunes a todos los países de la UE, y ésta puede ayudar a los gobiernos nacionales a colaborar e intercambiar datos.

Hay que recordar que las orientaciones de Seguridad Vial en la UE entrarán en vigor progresivamente entre 2011 y 2020.

11. RESPONSABILIDAD PENAL Y CIVIL DE LOS INFRACTORES VIALES

11.1. Delitos contra la Seguridad Penal

11.1.1. Introducción

11.1.2. La Conducción a velocidad excesiva o habiendo ingerido alcohol o drogas

11.1.2.1. La Conducción a velocidad excesiva

11.1.2.2. Conducción tras el consumo de alcohol o drogas

11.1.3. La Conducción manifiestamente temeraria

11.1.4. La negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas

11.1.5. La Conducción sin Carnet

11.1.5.1. La Conducción sin permiso o licencia por pérdida de vigencia total de los puntos asignados legalmente

11.1.5.2. La Conducción sin carné por pérdida de vigencia debida a resolución judicial, cautelar o definitiva, contencioso administrativa o penal

11.1.5.3. La Conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción

11.1.6. Creación de un grave riesgo para la Circulación (Art. 385 C.P.)

11.2. El 37 % de las Condenas, son por Delitos contra la Seguridad Vial

11. RESPONSABILIDAD PENAL Y CIVIL DE LOS INFRACTORES VIALES

11.1. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

1.1. Introducción

En las últimas décadas se viene produciendo un fenómeno denominado Expansión del Derecho penal que consiste en la cada vez más recurrente apelación a esta rama del Derecho como respuesta a una demanda social, aparente o real, centrada en la consecución de un ideal: el de la seguridad plena o máxima y que ha generado que el Derecho penal esté inmerso en un profundo cambio, presentando a veces notas de administrativización, con la pérdida de los límites que le son propios como *ultima ratio* del ordenamiento jurídico.

Y al Derecho penal, también al administrativo, se ha acudido para la protección de la seguridad vial, cuando se ha convertido en una de las prioridades de la agenda política de los últimos años. La alarma social que generan las elevadas cifras de siniestralidad en el tráfico que reflejan un número nada desdeñable de muertos y heridos con lesiones graves, ha propiciado una política legislativa orientada a arbitrar medidas eficaces de control de este sector de riesgo bien con sucesivas reformas en la normativa administrativa como mediante una decidida y contundente utilización del Derecho penal: ampliando progresivamente el número de delitos y endureciendo el régimen

punitivo de los ya existentes, fundamentalmente en tomo a tres elementos: velocidad, alcohol y conducción sin permiso.

11.1.2. La conducción a velocidad excesiva o habiendo ingerido alcohol o drogas

El art. 379 CP aborda lo que, según las estadísticas, constituyen las principales causas de accidentes en España: alcohol y velocidad. El exceso de velocidad es una de las primeras causas de accidentes e incide de forma proporcional en la gravedad de sus consecuencias. El alcohol disminuye de forma considerable las capacidades psicofísicas del conductor, provocando síntomas, como alteraciones en la visión, percepción incorrecta de la distancia y la velocidad, o la ralentización de la capacidad de respuesta ante eventuales obstáculos, que hacen sumamente peligrosa la conducción.

11.1.2.1. La conducción a velocidad excesiva

El delito previsto en el párrafo 1 castiga la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor a velocidad superior a 60 km/h en vía urbana, o en 80 k/h por vía interurbana, a la permitida reglamentariamente.

Art. 379.1 CP: "El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años".

La opción del legislador, al incriminar expresamente este tipo de conductas, ha resultado no sólo acertada, ya que como ha quedado indicado el exceso de velocidad constituye un factor de riesgo de primer orden, sino además, efectiva. Según los datos de la DGT en los últimos años, la velocidad media de los conductores ha disminuido y también se ha reducido el número de vehículos detectados por los radares circulando a más de 140 km/h. Lo cual es un dato relevante, puesto que, en estos años, también se han incrementado el número de radares. En este cambio algo tiene que haber influido la nueva norma penal.

Sin embargo, la técnica elegida para la tipificación de esta conducta ha suscitado algunos reparos. El legislador de 2007 establece unos límites numéricos precisos a partir de los cuales la conducta constituye delito, configurando esta infracción como un delito de peligro abstracto. Es decir, la conducción superando estos límites se considera *per se* peligrosa y, ello, sin necesidad de que se genere un riesgo concreto para otros conductores o usuarios de la vía y sin necesidad de valorar la peligrosidad de la conducción en atención al resto de circunstancias concurrentes, tales como condiciones climatológicas, estado de la vía o densidad del tráfico.

Tiene la ventaja de proporcionar certeza y seguridad jurídica y permite distinguir claramente entre los ilícitos que constituyen infracción penal y aquellos otros que constituyen infracción administrativa. Sin embargo, al prescindir de toda referencia a las circunstancias concurrentes, la aplicación de la nueva norma puede dar lugar a situaciones que, comparativamente, resulten arbitrarias. Así, un exceso puntual de velocidad, superando estos límites, constituirá delito, aunque por las circunstancias concurrentes: buena visibilidad, tramo recto de autovía, no haya resultado peligroso; mientras que un exceso de velocidad que no llegue a alcanzar estos límites, pero se realice en condiciones adversas: de noche, con niebla o con alta densidad de tráfico, puede constituir una simple infracción administrativa.

Al establecer unos límites numéricos, por una parte, se facilita la prueba, que normalmente vendrá determinada por la medición a través de los aparatos cinemómetros o velocímetros. El problema reside en la identificación del conductor cuando, tras la constatación de la infracción a través del radar, no se proceda a la detención del vehículo por los agentes de tráfico y el dueño y responsable del vehículo no procede a identificar al conductor. La obligación administrativa de identificar al conductor, no puede trasladarse al ámbito penal al tropezar con el derecho a no declararse culpable, y tampoco puede trasladarse la figura del conductor habitual (artículo 69.1 LSV), responsable de la infracción a menos que acredite que era otra persona la que conducía, porque implica una presunción de autoría inadmisibles en Derecho Penal.

11.1.2.2. Conducción tras el consumo de alcohol y drogas

Art. 379.2 CP: "*Con las mismas penas (prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta*

y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años) el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1.2 gramos por litro".

Tradicionalmente, doctrina y jurisprudencia venían entendiendo que el delito de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, no sólo exigía acreditar el previo consumo de alcohol o drogas, superando las tasas reglamentariamente permitidas; sino que, además, requería la prueba de la efectiva influencia de estas sustancias sobre la conducción, constatando la afectación de las capacidades psicofísicas del conductor, de forma que se prueba que no estaba en condiciones de conducir con seguridad.

Por ello, la jurisprudencia ordinaria y también la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, consideraban que la prueba de alcoholemia ni era necesaria, ni tampoco suficiente para apreciar la existencia de este delito, por lo que debía completarse con la diligencia de síntomas externos, en la que se hace constar la sintomatología que presenta el conductor, que sería lo que en último término permitiría afirmar la efectiva influencia del alcohol.

Además, estos criterios no se aplicaban de modo uniforme en los tribunales. En los últimos años, se abrió camino una línea de jurisprudencia que sostenía el criterio de considerar que, a partir de determinadas tasas de concentración de alcohol en sangre extraordinariamente elevadas, podía establecerse la presunción de que las capacidades para conducir estaban necesariamente afectadas para cualquier persona, sin necesidad de recurrir a otras pruebas. Sin embargo, no se llegó a un consenso sobre la tasa que permitía presumir la influencia sobre la conducción, existiendo importantes divergencias en las tasas que aplicaban las distintas Audiencias.

Al mismo tiempo, algunas resoluciones judiciales causaron cierto escándalo, al absolver en casos de tasas muy altas, pues no había quedado suficientemente acreditada la influencia sobre la conducción.

La reforma de 2007 intenta resolver los problemas que venía planteando la aplicación de este delito estableciendo que la conducta constituirá, en todo caso, delito cuando se supere la tasa de alcohol de 0,6 mgr. en aire espirado o la tasa de 1,2 gr por litro de sangre. Para tasas menores, pero superiores a las reglamentariamente establecidas, se mantiene el tipo tradicional y habrá que probar la influencia sobre la conducción con medios distintos y adicionales a las pruebas de alcoholemia.

Estas modificaciones no han tenido una acogida excesivamente calurosa en la doctrina penal. Fundamentalmente, se critica el recurso a las presunciones legales en materia penal, por resultar contrarias a las exigencias del principio de presunción de inocencia; y, más cuando se trata de presunciones *iuris et de iure* que no admiten prueba en contrario. Únicamente si existiera constancia científica de que con las tasas establecidas las facultades psicofísicas de cualquier persona y en cualquier circunstancia se encuentran necesariamente afectadas, tal presunción podría resultar admisible.

Por otro lado, la nueva disposición supone una desigualdad de trato respecto a la conducción bajo la influencia de otras drogas, que a falta de unas tasas o límites legalmente establecidos, sigue pivotando sobre la diligencia de síntomas externos y no se ha objetivado.

En este punto, la reforma de 2010 "frena y da marcha atrás", incorporando el artículo 385 ter, en el que se establece que en los delitos previstos en los artículos 379, 383, 384 y 385, el Juez o Tribunal, razonándolo en sentencia, podrá rebajar en un grado la pena de prisión en atención a la menor entidad del riesgo creado y a las demás circunstancias del caso. Se devuelve a los Jueces el arbitrio en la determinación de la pena y se reconoce que las penas previstas pueden resultar, en determinados casos, desproporcionadas.

11.1.3. La conducción manifiestamente temeraria.

El Código Penal castiga la conducción manifiestamente temeraria, una de las figuras más tradicionales entre los delitos contra la seguridad vial, en dos preceptos:

a) El artículo 380 cuando ésta provoca un riesgo concreto para la vida o la integridad de las personas.

Art. 380 CP: "*1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.*

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

b) El artículo 381 cuando además se realice con "manifiesto desprecio hacia la vida de los demás". El citado precepto prevé dos figuras delictivas: la primera, recogida en el artículo 381.1, exige la producción de un riesgo concreto para la vida o integridad de las personas; la segunda, prevista en el artículo 381.2, constituye un delito de peligro abstracto que no requiere la producción de resultado de riesgo.

Art. 381 CP: "*1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un periodo de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.*

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

La gravedad de estas conductas, que desembocan con indeseable frecuencia en muertes o lesiones, no presenta problema alguno de legitimación. No obstante, siempre ha planteado complicados problemas interpretativos para perfilar el contenido de sus elementos: los conceptos de riesgo concreto –como resultado del delito, distinto de la peligrosidad potencial de la conducción–; y dolo de peligro –como algo distinto del dolo de lesión– siempre han suscitado polémica sobre su significado y problemas de prueba.

Estos problemas explican las sucesivas y reiteradas reformas legales que se han venido produciendo en la redacción del tipo, que además han aprovechado, y en

consonancia con la mayor sensibilidad social hacia la gravedad de la delincuencia en el tráfico, para ir incrementando, de forma paulatina, la penalidad prevista en el tipo.

Su origen está en la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos a motor, que tipifica ciertas formas de conducción peligrosa con independencia de que generen un resultado lesivo. Tras su incorporación al art. 340 bis 2) del Código Penal, mediante Ley 3967, de 8 de abril, se va incrementando progresivamente la gravedad de la pena hasta llegar a la actualidad donde la LO 15/2007, de 30 de noviembre, 10 transforma en una presunción de temeridad cuando concurren las tasas de alcohol y exceso de velocidad previstos en el art. 379 CP.

El delito de conducción con temeridad manifiesta y manifiesto desprecio por la vida de los demás se sanciona en el art 381.2.

El origen de esta figura se encuentra en la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, que introdujo en el Código penal el artículo 340 bis d): la conducción temeraria con "consciente desprecio por la vida de los demás", para responder a un fenómeno que surgió en los años 80 y que, inicialmente, se denominó "conducción suicida" o "kamikaze": sujetos que, por razón de apuesta o por mera diversión, conducían en sentido contrario por la A-6, normalmente por el carril de adelantamiento, con el compromiso o sin él, de no cambiar de carril, pese a encontrarse con vehículos que venían de frente.

La enorme peligrosidad de estas conductas, para las que resultaba claramente insuficiente la pena entonces prevista para el delito de conducción temeraria (pena de multa y privación del permiso de conducir), y la gran alarma social que generaron los conductores "suicidas", determinaron un aumento de las sanciones de la conducción temeraria para estos supuestos.

La nueva figura delictiva fue recibida con ciertas cautelas por algún sector doctrinal que estimaba que la conducción suicida u homicida constituía una verdadera tentativa de homicidio, realizada con dolo eventual. Se destacaba la incoherencia punitiva que podría suponer la aplicación del nuevo tipo, dado que podría llegar a entenderse como una tentativa de homicidio absurdamente privilegiada en el ámbito de la circulación.

Sin embargo, para otros autores la existencia de esta figura estaba perfectamente justificada debido a que en muchas ocasiones, los tribunales, eran reticentes a apreciar en el ámbito del tráfico rodado una tentativa de homicidio o de lesiones cuando sólo concurría dolo eventual con relación al resultado. La delincuencia vial se venía entendiendo como una delincuencia menor y equivocadamente se consideraba que la única opción era sancionarla conforme al delito de conducción temeraria. Las dificultades de prueba del dolo en estos delitos, que inclinaban a los tribunales a la aplicación de la calificación más beneficiosa (imprudencia) y la existencia de un riesgo para la seguridad del tráfico en casos en los que todavía no resultaba posible apreciar el comienzo de ejecución que exige la tentativa (entrada en la autopista sin avistar ningún vehículo), por ejemplo, podía aconsejar introducir la nueva figura por razones pragmáticas y de eficacia, aunque no fuera necesaria, y así dotar a los jueces de un instrumento inequívoco para luchar contra estas conductas relacionadas con la circulación vial que revelan una especial gravedad por el riesgo que generan para la vida de los demás.

Además, el elemento elegido por el legislador para definir la conducta típica –"el consciente desprecio por la vida de los demás"– no resultó una elección plenamente afortunada. Pese a los esfuerzos para su interpretación, no se consiguió llegar a un consenso sobre su contenido, ni tampoco se logró establecer una delimitación clara con la conducción manifiestamente temeraria, por una parte, y de la tentativa de homicidio realizada con dolo eventual, por otra. Además planteó, en la práctica, mayores problemas de prueba que el dolo eventual, 10 que resulta paradójico pues venía, precisamente, a resolver los problemas probatorios del dolo eventual en relación con las conductas realizadas en el ámbito de la circulación.

La LO 15/2007 intenta solventar su problemática con tres retoques: a) se sustituye la expresión "consciente desprecio por la vida de los demás" por la nueva fórmula "manifiesto desprecio por la vida de los demás"; b) se eleva la pena prevista para la modalidad recogida en el párrafo primero del artículo 381; y, c) se somete el delito a la nueva regla concursal prevista en el artículo 382 para todas las conductas de conducción temeraria. Con todo ello, la situación actual ha mejorado notablemente y parte de los problemas que plantea el precepto pueden solventarse por vía interpretativa.

11.1.4. La negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas

Para algunos autores, la forma como se han plasmado las últimas reformas, sobre todo las del 2007, revela no tanto que la velocidad y el alcohol sean dos de los factores de mayor incidencia en la siniestralidad vial, como las facilidades para su detección y prueba, a través de medios técnicos puestos a disposición de los agentes de la autoridad, en el caso del alcohol, además, con la obligación de someterse a la prueba para su constatación bajo amenaza de sanción penal en caso de desobediencia.

Actualmente la redacción del tipo del art. 383 CP establece: *"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 por tiempo superior a uno y hasta cuatro años"*.

Hasta la introducción en el CP de 1995 del art. 380, la negativa a someterse a las pruebas de detección de alcohol, drogas y otras sustancias tóxicas sólo recibía tratamiento punitivo expreso en el ámbito administrativo, donde se introdujo por Real Decreto 1467/1981, de 8 de mayo, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y la Orden Ministerial de 29 de julio de 1987. Más tarde, la Ley de Seguridad Vial de 1990 catalogó esa negativa como infracción grave, que pasó a ser muy grave a raíz de la Ley 5/1997.

El CP de 1995 supuso un cambio radical, incorporándose como una forma de desobediencia grave a la autoridad en el ámbito de los delitos contra la seguridad del tráfico, que estuvo revestido de polémica desde un principio y ya en la tramitación parlamentaria el tipo fue objeto de intensas críticas, algunas planteando su inconstitucionalidad y demandando su supresión, pero lo cierto es que su redacción originaria se mantuvo a lo largo de más de 10 años, hasta la reforma introducida por la LO 15/2007, en la que no sólo se incardinó en otro artículo (art. 383 CP) sino que, paradójicamente y frente a las demandas de eliminación, se retocó su tenor de modo tal que se amplió su ámbito típico y severidad.

En todo caso, el Tribunal Constitucional ha declarado reiteradamente la conformidad al texto constitucional tanto de las pruebas como de la tipificación de la negativa a someterse a ellas. Lo que no es óbice para que sea necesaria una interpretación cuidadosa del tipo penal que evite en la mayor medida posible los riesgos de infringir principios básicos del Derecho penal y garantías constitucionales.

Además, es preciso destacar la modificación que se produce en el artículo 796.1. 7º LECrim, sobre las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias análogas, a través del test indiciario salival que debe realizarse por agentes de la Policía judicial de tráfico con formación específica. Cuando este test arroje resultado positivo, el conductor queda obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente para su análisis en laboratorios homologados y tiene la facultad de solicitar una prueba de contraste consistente en análisis de orina o sangre.

Se trata de una modificación importante porque hasta el momento no existían unas pruebas objetivas de carácter obligatorio en relación con las drogas, sino que la prueba se realizaba a través de la diligencia de síntomas externos, el reconocimiento médico y, en su caso, las pruebas analíticas que tenían carácter voluntario. Aunque las nuevas pruebas plantean problemas de fiabilidad y, por ello, siga siendo necesaria la diligencia de síntomas externos, la situación ha cambiado. Al tratarse de unas pruebas de carácter obligatorio, la negativa a someterse a las mismas constituirá el delito de negativa previsto en el artículo 383. Con ello se ha avanzado en el camino de una mayor facilidad en la persecución de las conductas de conducción bajo la influencia de las drogas y en la equiparación con la conducta de conducción bajo la influencia del alcohol.

11.1.5. La conducción sin carnet

En el precepto se prohíbe la realización de conductas muy distintas entre sí desde la perspectiva del contenido de la infracción: unas con un fuerte contenido de desobediencia, a la autoridad judicial o a la autoridad administrativa, y otras, como la conducción sin permiso, en las que a priori parece protegerse únicamente el ordenamiento administrativo.

La razón de su incorporación al CP no radica en considerar esta conducta un factor relevante de una mayor siniestralidad vial, sino a la confesa intención del

legislador (Véase la Exposición de Motivos de la LO 15/2007) de reforzar la eficacia preventiva del denominado carné por puntos, y extendiéndose a otras dos modalidades de conducción sin permiso que también se han considerado merecedoras de una atención jurídico penal específica: por privación judicial del permiso o por no haber obtenido nunca el permiso de conducir.

Art. 384 CP: "El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

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

Pero no todos los supuestos de conducción sin un permiso o una licencia válidos son constitutivos de delito. El resto de supuestos en los que se conduce sin la autorización administrativa válida continuarán siendo a lo sumo meras infracciones administrativas.

La conducción de vehículos a motor y ciclomotores es una actividad reglada, prohibida con carácter general, cuya realización requiere la superación de unas pruebas y la demostración de determinados conocimientos sobre la normativa de tráfico y habilidades para el manejo de vehículos a motor o ciclomotores, debiendo materializarse dicha autorización en un documento expedido por el organismo público competente. El permiso y la licencia de conducir, por tanto, son documentos públicos expedidos por autoridad competente que facultan a su legítimo titular para conducir vehículos a motor y ciclomotores por las vías públicas. Estamos ante una intervención de la Administración sobre una actividad peligrosa que realizan los ciudadanos, que pretende controlar con carácter previo, si el ejercicio de dicha actividad se ajusta o no a los intereses generales.

11.1.5.1. La conducción sin permiso o licencia por pérdida de vigencia total de los puntos asignados legalmente

A pesar de que las estadísticas avalan los buenos resultados obtenidos en la aplicación del carné por puntos –por ejemplo, en el Preámbulo de la L 18/2009, de 23 de noviembre- se justificó la ampliación del ámbito penal en materia vial en el fracaso del sistema administrativo. De esta forma la doctrina considera que el problema radica en su ineficaz aplicación práctica y por la ausencia de la también necesaria reforma de los lentos procedimientos administrativos que los adaptara a la agilidad necesaria en el nuevo sistema. Mientras que por vía penal la retirada del carné es tremendamente rápida (Ciertamente la propia dinámica de las reformas procesales introducidas tras la Ley 38/2002, en los arts. 795-803 LECrim, han aportado una esencial herramienta legal en cuanto han posibilitado el rápido enjuiciamiento de conductas ubicadas en los arts. 379 y ss. CP), por vía administrativa no eran extrañas dilaciones de más de un año desde que se producía la infracción que daba lugar a la pérdida de los puntos hasta la pérdida real de vigencia.

Se ha configurado en el art. 384 CP, al tipificarse la conducción sin puntos, una modalidad que extiende el injusto propio de los quebrantamientos hasta dar cobertura a los incumplimientos de determinadas sanciones administrativas, en aplicación del sistema del permiso por puntos introducido por la Ley 17/2005, de 19 de julio (Vid. Comparecencia del Director General de Tráfico en el Congreso de los Diputados, 22 de febrero de 2006, Diario de Sesiones Comisiones, nº 489,2006, pág. 3), donde su art. 60 LSV con carácter general condiciona la vigencia del permiso o la licencia de conducción a que su titular no haya perdido todos los puntos legalmente asignados, así como el sistema de pérdida y reasignación de los mismos.

La Doctrina no tardó en expresar su descontento, prácticamente generalizado, ante este tipo que supone un paso más en la escalada del Derecho penal preventivo, tanto por atentar contra el principio de intervención mínima, puesto que el derecho administrativo sancionador podría dar la respuesta adecuada con sanciones pecuniarias, prórrogas en la suspensión o cancelación definitiva del permiso.

11.1.5.2. La conducción sin carné por pérdida de vigencia debida a resolución judicial, cautelar o definitiva, contencioso-administrativa o penal

El Preámbulo de la LO 15/2007 destaca la necesidad de tipificar penalmente la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados judicialmente del derecho a hacerlo. Ciertamente, en algunos casos estas conductas serían subsumibles en delitos de quebrantamiento de condena (art. 468.1 CP) o de desobediencia (art. 556 CP), pero no siempre (Vid. Preámbulo de la LO 15/2007, de 30 de noviembre). Su aglutinamiento en el mismo tipo y, además, dentro de los delitos contra la seguridad vial puede evitar, además, la reincidencia debida al quebrantamiento de condenas por delitos de diferente naturaleza (STS 775/2007, de 28 de septiembre, que aplica reincidencia por quebrantamiento de condena, cuando la primera condena es por quebrantar una privación del permiso de conducir y la segunda una orden de alejamiento de la víctima).

Los incumplimientos de sanciones administrativas impuestas en la jurisdicción contencioso-administrativa no quedaban abarcados por el Código penal puesto que el art. 468.1 presupone la existencia de una condena en vía penal. Se trababa de recurrir entonces a las desobediencias; en concreto, al art. 556 CP, pero la solución no resulta muy adecuada por diferentes motivos.

Sin embargo, la atipicidad de la desobediencia a las resoluciones judiciales contencioso-administrativas en materia de tráfico tampoco parece admisible. No sólo supondría reconocer el fracaso concreto de la intervención estatal sino que plantearía serias dudas sobre la propia razón de ser de todo nuestro sistema jurídico. La fuerza del Estado Democrático de Derecho se muestra a través del poder de coacción, por ello, será necesario dotarse de tipos que protejan la autoridad de las decisiones judiciales –y quizás también administrativas, como vimos en el supuesto anterior– de tal manera que la coacción penal sea suficiente para cumplir con los objetivos de prevención general negativa.

Antes de la reforma normativa introducida por la LO 5/2010, las estadísticas judiciales advertían un importante incremento de los quebrantamientos de condena en los supuestos de conducción de vehículos a motor, que podían explicarse atendiendo a las dificultades prácticas en el control eficaz del cumplimiento de su ejecución y que la consecuencia jurídica del quebrantamiento de la condena –conforme al art. 468.1 CP– no pasaba de ser una pena de multa de 12 a 14 meses, sin efecto ampliatorio en la

duración de la privación del derecho a conducir. Sin embargo, al incorporar como consecuencia jurídica la pena de privación de libertad de 3 a 6 meses o, multa de 12 a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, la situación cambia sensiblemente.

Esta conducta sólo puede cometerse durante la ejecución de la condena penal. Resulta importante destacar esta aparente obviedad porque la LO 15/2007, de 30 de noviembre modifica también el art. 47 CP para que cuando se imponga una pena de privación del derecho a conducir por un período superior a dos años comporte "*la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia o porte, respectivamente*", en un intento de coordinar las consecuencias penales y las administrativas. Sin embargo, conducir, habiendo cumplido la condena, sin haber superado previamente con aprovechamiento el curso al que se refiere la Disposición Adicional 13ª LSV solamente será constitutivo de una infracción administrativa.

11.1.5.3. La conducción sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción

La figura de la conducción sin haber obtenido nunca el permiso para hacerlo, naciendo como infracción administrativa, se ha ido incorporando al CP y abandonándolo cíclicamente. Se mantuvo en el Texto refundido de 1973, siendo derogado por la LO 8/1983 de 25 de junio sin más explicación que atender a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales que no apreciaba en tal conducta nada más que un ilícito administrativo. El debate sobre la necesidad de tipificación penal de la conducción sin permiso o licencia resurgió instigado por sucesos concretos que, debido a la notoriedad pública de su protagonista (primera figura de una compañía de arte flamenco), tuvieron un enorme eco en los medios de comunicación y produjeron gran conmoción social; el "Caso Farruquito".

En la Instrucción 3/2006 sobre criterios de actuación del Ministerio Fiscal para una efectiva persecución de los ilícitos penales relacionados con la circulación de vehículos a motor, se analizan los motivos que condicionan la eficaz represión de los ilícitos penales y los problemas que se presentan en un correcto enjuiciamiento, sobre todo de las imprudencias, en materia de seguridad vial. En la misma se reconoce que en

materia de siniestralidad vial las causas son múltiples, y entre ellas factor humano y, especialmente, la inobservancia más o menos consciente de la normativa básica en materia de seguridad vial, obtienen un especial protagonismo. No se menciona la conducción sin permiso como un supuesto de creación de peligro, pero normalmente se viene relacionando con dicha inobservancia más o menos consciente de la normativa básica o de falta de habilidad para el manejo del automóvil.

La Jurisprudencia ha consolidado la tendencia de calificar como homicidios o lesiones por imprudencia leve los resultados de muerte o lesiones derivados de delitos contra la seguridad vial, y por lo tanto, incluirlos dentro del régimen de las faltas, beneficiándose de un menor reproche penal, penas de escasa entidad y menores plazos de prescripción, lo cual, da lugar a una situación de hecho rayana en la impunidad. La intervención penal se ve desplazada por el sistema de compensación a través del sistema de seguro obligatorio y la responsabilidad subsidiaria del Consorcio de compensación de seguros. Esta situación que tiene indudables ventajas en lo que supone de fática desjudicialización y eficacia indemnizatoria, sin embargo, puede plantear algunos inconvenientes desde la quiebra del principio de proporcionalidad a la imposibilidad del logro de los fines de la pena, tanto preventivo-especiales como preventivo-generales. Además, no debemos olvidar que la víctima puede tener otras aspiraciones legítimas que demandar de la Justicia penal aparte de perseguir la obtención de una compensación económica derivada de la responsabilidad civil subsidiaria al delito.

Dentro de esta dinámica práctica, uno de los supuestos en los que se establecen excepciones son los de conducción sin permiso o licencia, circunstancia que viene siendo valorada por nuestra jurisprudencia en algunas ocasiones como indicio de una grave imprudencia, lo que descartará la aplicación de las faltas con relación a los resultados lesivos graves. Por ejemplo, en el citado "Caso Farruquito", se condena a Juan Manuel F.M. por un delito de homicidio por imprudencia grave del art 142.1.2 CP argumentándolo entre otros motivos en el hecho de que carecía de carné de conducir.

Sin embargo, esta tendencia jurisprudencial no es unánime, porque no son extrañas resoluciones en las que el hecho de conducir sin haber llegado a obtener el permiso de conducir no se entiende dato relevante en sí mismo. De hecho, niega expresamente que comporte necesariamente significado de peligro en la conducta concreta, la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Penal) 282/2005, de 4 de

marzo, que rechaza tal interpretación calificándola de "pretendida introducción de las consecuencias del *versari in re illicita*, ya abandonado en nuestro Derecho penal".

Tras la incorporación al CP, el problema de la ausencia del permiso del permiso de conducir como indicio de imprudencia grave, se suma a tu tipificación expresa como delito de peligro meramente formal puesto que si realmente nos encontramos ante un delito de peligro abstracto, una persona que, a pesar de conducir sin permiso, lo haga de forma adecuada demostrando los conocimientos y habilidades que se requieren para ello, no puede ser sancionada penalmente simplemente por haber incumplido una normativa administrativa. O si el Derecho penal está legitimado para declarar peligrosas *per se* determinadas conductas sin necesidad de la prueba de la puesta en peligro del bien jurídico protegido en el caso concreto. Y si la demostración de la existencia de un peligro contra la seguridad vial en el caso concreto de la conducción sin carné en una situación determinada no supondría ya la aplicación de otro de los delitos contra la seguridad vial, dejando sin contenido el artículo 384 o reduciéndolo a la protección de determinada normativa administrativa.

11.1.6. Creación de un grave riesgo para la circulación (art. 385 CP)

En el artículo 385 se han incorporado pocas modificaciones en las últimas reformas penales y es la figura que menos interés presenta desde el punto de vista de su aplicación práctica pero que dogmáticamente su interpretación plantea serios problemas. Viene a castigar determinadas conductas que atentan contra la seguridad del tráfico, pero que, al contrario de lo que sucede en el resto de tipos delictivos, no están vinculadas con la conducción de un vehículo de motor o ciclomotor, sino que consisten en la creación de un grave riesgo para la circulación mediante conductas activas u omisivas que afectan a las condiciones de seguridad de la vía.

Art. 385 CP: "Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1º. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2º. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo"

Comenzaron a sancionarse en el ámbito penal en la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, las perturbaciones graves de la seguridad del tráfico y la colocación de obstáculos a la circulación con peligro para las personas o bienes, y en la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre uso y circulación de vehículos de motor, por una parte, las alteraciones en las señales establecidas en la vía y, por otra, el lanzamiento contra un vehículo de motor en marcha de piedras u otros objetos con peligro para las personas. Pero, pese a la amplitud de los supuestos que contempla ya que se encuentra presente en el Código penal desde 1967 –y la LO 15/2007, de 30 de noviembre, tan sólo ha variado su descripción típica de forma leve y se ha incorporado la pena de trabajos en beneficio de la comunidad, manteniéndose por lo demás las penas que habían sido modificadas mediante la reforma operada por la LO 15/2003, de 25 de noviembre–, rara vez llegan a los tribunales casos en los que se pone en peligro la seguridad de la circulación mediante este tipo de conductas, especialmente por lo que se refiere a las de naturaleza omisiva.

11.2. EL 37% DE LAS CONDENAS SON POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Incumplir las normas de tráfico es el delito que más sentencias condenatorias acarrió en 2014 con un total de 83.796 dictadas. El aumento de los controles de alcohol y drogas hará que suban un 14% en 2015.

De todos los tipos de delitos cuyos juicios supusieron una sentencia condenatoria el año pasado, el 37% del total fueron por infracciones contra la Ley de Tráfico y de Seguridad Vial. De lejos, le siguen con un 19% los delitos contra el patrimonio y el 9% de los atentados contra la violencia doméstica y de género, según los datos de la Fiscalía General del Estado.

En concreto, el año pasado se dictaron 83.796 condenas, de las un 65% correspondieron al delito de conducción bajo los efectos del alcohol, principal causa de

siniestralidad y un 30% por conducir sin el carné de conducir, requisito necesario para una circulación segura.

Según Bartolomé Vargas, fiscal Coordinador de Seguridad Vial, la previsión para el año 2015 es que las condenas por delitos contra el tráfico aumenten un 14% y alcancen las 95.000. «Dato que nosotros no deseamos, puestos que pretendemos que la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial –publicada en el BOE el 7 de abril– sea preventiva. Ahora bien, que sean los conductores que la norma se aplicará según sanción y de manera efectiva». La Fiscalía pretende concienciar a los ciudadanos de lo "insolidario" que es circular bajo los efectos de drogas y alcohol o con exceso de velocidad con el resto de conductores. Las penas crecerán en 2015 porque «se van a invertir más recursos y a realizar más controles por la Guardia Civil y las distintas policías».

Sin embargo Vargas advierte que en los delitos más graves, cuando ocurre un homicidio involuntario, la Fiscalía se encargará de pedir una condena de 2 años y 6 meses, con lo que el condenado ingresaría en prisión. «Además el 78% de las condenas pronunciadas lo ha sido en diligencias urgentes, en menos de 48 horas y la tasa de resolución de procedimientos por delitos viales alcanza el 90%», lo que se traduce en que en el mismo año de cometerse el delito los procesos que se han incoado han sido resueltos con sentencia firme.

El año pasado, del total de condenas se impusieron 1.795 penas de prisión, 45.252 penas de trabajos en beneficio de la comunidad, 752 programas de educación vial alternativos a las penas privativas de libertad, 38.335 multas de entre 1.000 y 1.500 euros y 58.637 retiradas del carné de conducir; condenas que en un 70% se han cumplido de forma inmediata.

Entre las penas de prisión, 196 sentencias se produjeron por homicidio imprudente y lesiones, por las cuales 98 personas ya están en prisión. Geográficamente, la comunidad autónoma donde más condenas se ejecutaron fue Andalucía (15.942), seguida por Madrid y de Valencia con 12.000 y 10.500 condenas.

En plena Operación salida de las vacaciones de Semana Santa la Fiscalía lanzó un aviso: «La Ley está para cumplirla y lo estamos haciendo de forma efectiva y

seguiremos siendo eficientes», explica Helena Prieto, fiscal de la Fiscalía General del Estado

- Más alcohol y drogas en los trayectos cortos

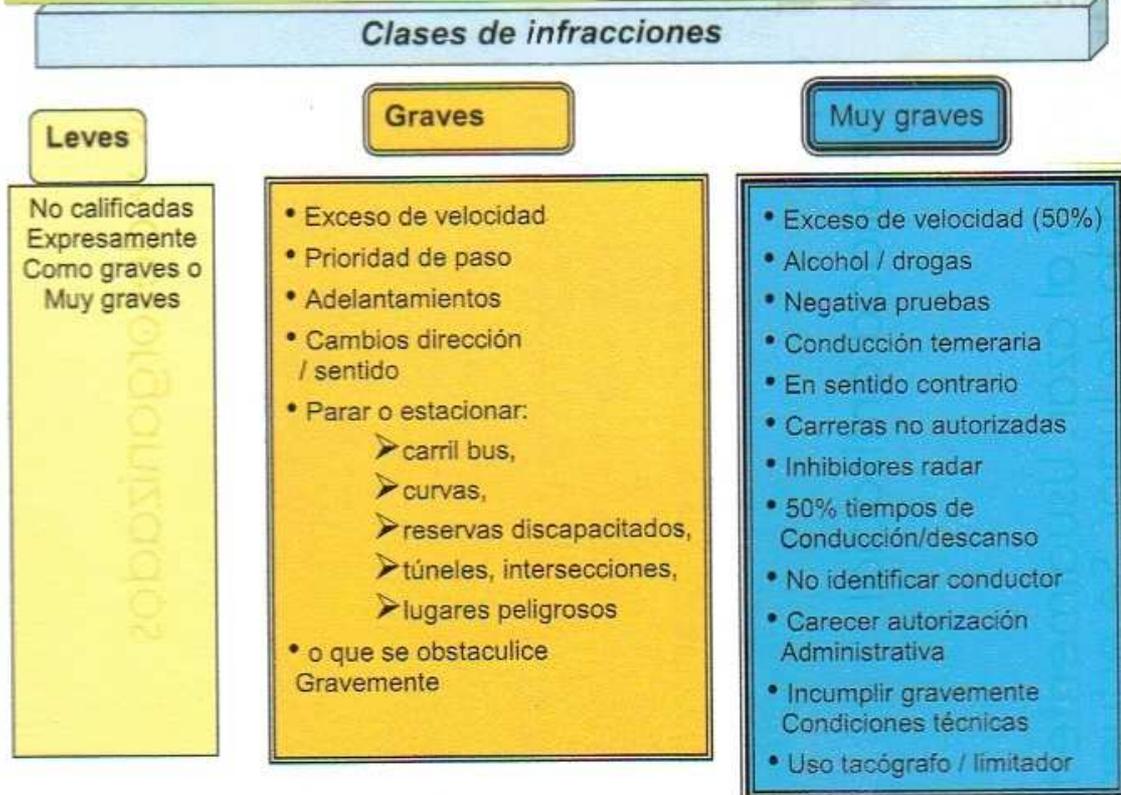
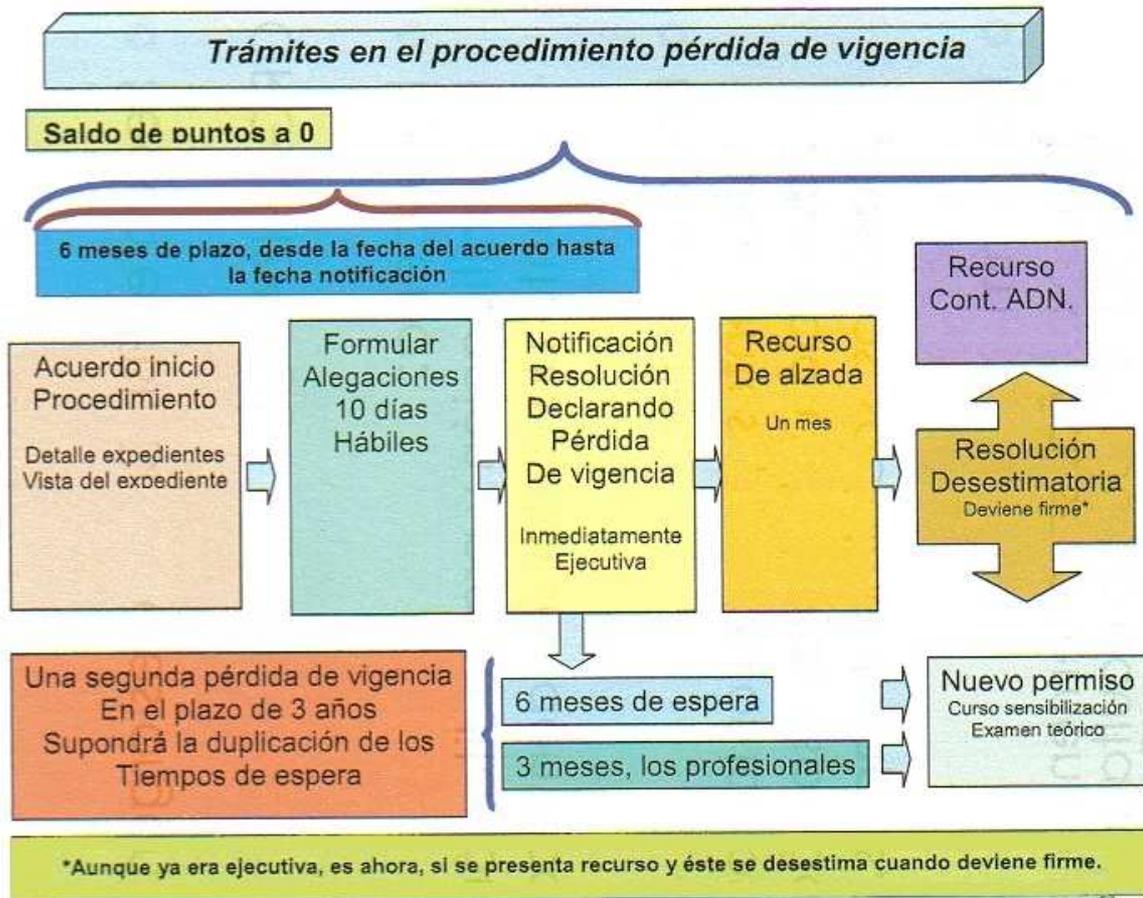
Durante este año se van a intensificar los controles de la Guardia Civil y las policías autonómicas y locales para prevenir el consumo de alcohol y estupefacciones al volante. De ahí que las sentencias condenatorias por este tipo de delito vayan a aumentar un 13% hasta las 60.700 condenas. Se trata de conseguir una tasa de controles positivos inferior al 1% en el año 2020. Según los datos que maneja la Fiscalía nivel estatal, los conductores españoles están muy concienciados cuando realizan trayectos largos, ya que la media se sitúa en el 1,7% en vías interurbanas.

No ocurre lo mismo en los trayectos cortos y mas ahora que llegue el verano cuando se realizan numerosos desplazamientos a las fiestas patronales de los pueblos cercanos. «En las vías urbanas la media de positivos en 2014 fue de un 6% y hay poblaciones que llegan al 7,5%», afirma Helena Prieto, fiscal de la Fiscalía del Estado. Aquí se está lejos del objetivo del 1% y parece que hay una menor concienciación en estos trayectos porque "son conocido", según la Dirección General de Tráfico.

Las 7 infracciones
QUE NO CONLLEVAN PÉRDIDA DE PUNTOS

- 1 Circular por autopistas o autovías con vehículos que estén expresamente prohibidos.
- 2 Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50% o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor, salvo que se trate de autobuses urbanos e interurbanos.
- 3 Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor que va a ser adelantado así como parar o estacionar en curvas, cambios de rasante, pasos inferiores, intersecciones, o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación de los peatones.
- 4 Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano.
- 5 Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse al reglamento.
- 6 Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinan reglamentariamente.
- 7 Conducir de forma negligente creando un riesgo para otros usuarios de la vía.

www.mir.es  www.dgt.es

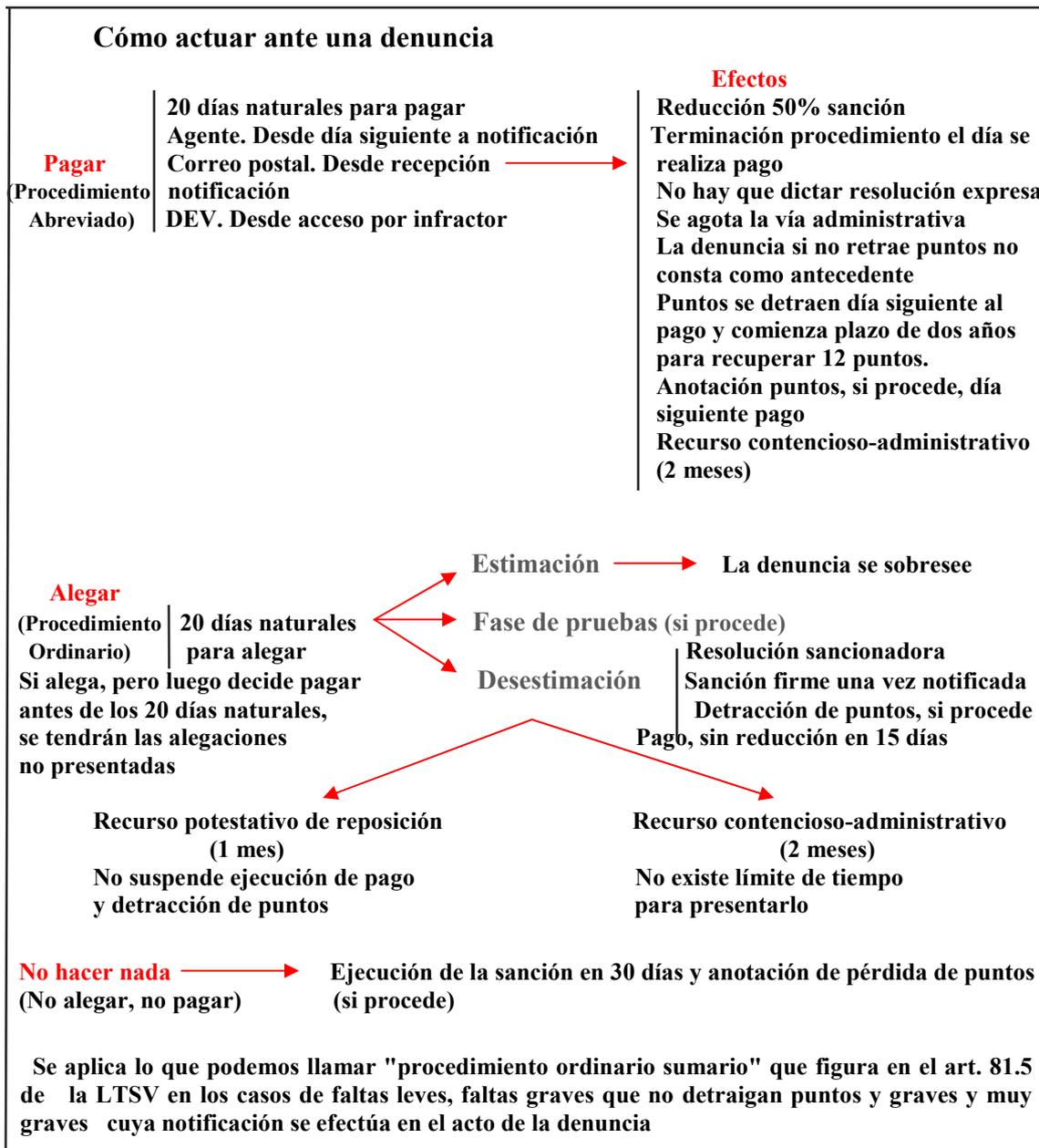


Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

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.

<i>Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos</i>		
1	Conducir con una TASA DE ALCOHOL superior a la reglamentariamente establecida	
	Más de 0,50 mg/l en aire espirado. Para profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l.	6
	Más de 0,25 mg/l hasta 0,50 mg/l en aire espirado. Para profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l.	4
2	DROGAS. Conducir con presencia de drogas en el organismo.	6
3	INCUMPLIR LA OBLIGACIÓN DE SOMETERSE A LAS PRUEBAS de detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo.	6
4	CONducIR DE FORMA TEMERARIA, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas	6
5	Conducir vehículos que tengan instalados INHIBIDORES DE RADARES o CINEMÓMETROS o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico.	6
6	PROFESIONALES. El exceso en más del 50% en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50% en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre.	6
7	La participación o colaboración necesaria de los conductores en la colocación o puesta en funcionamiento de elementos que alteren el normal funcionamiento del USO DEL TACÓGRAFO O DEL LIMITADOR DE VELOCIDAD	6
8	Conducir un vehículo con un PERMISO O LICENCIA QUE NO HABILITA para ello	4
9	ARROJAR OBJETOS a la vía o en sus inmediaciones que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación	4
10	Incumplir las disposiciones legales sobre PRIORIDAD DE PASO , y la obligación de detenerse en la señal de stop , ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida	4

	<i>Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos</i>	
11	Incumplir las disposiciones legales sobre ADELANTAMIENTO poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida	4
12	Adelantar poniendo en PELIGRO O ENTORPECIENDO A CICLISTAS	4
13	Efectuar el CAMBIO DE SENTIDO incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3
14	Realizar la maniobra de MARCHA ATRÁS EN AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	4
15	NO RESPETAR LAS SEÑALES DE LOS AGENTES que regulan la circulación	4
16	NO MANTENER LA DISTANCIA DE SEGURIDAD con el vehículo que le precede	4
17	Conducir utilizando cascos, auriculares u otros DISPOSITIVOS QUE DISMINUYAN LA ATENCIÓN A LA CONDUCCIÓN o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación. Conforme a los avances de la tecnología, se podrán precisar reglamentariamente los dispositivos incluidos en este apartado	3
18	No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás ELEMENTOS DE PROTECCIÓN	3
19	Conducir un vehículo teniendo SUSPENDIDA LA AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA para conducir o teniendo PROHIBIDO EL USO DEL VEHÍCULO que se conduce	4
20	Conducir vehículos utilizando MECANISMOS DE DETECCIÓN de radares o cinemómetros	3



CUADRO RESUMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES

Se ha simplificado el cuadro de infracciones que detraen puntos, quedando en 20, con el fin de sancionar únicamente conductas graves y muy graves.

TIPO	INFRACCIÓN	PUNTOS	SANCIÓN
MUY GRAVE S	Conducir con exceso de alcohol (valores miligramos/litro aire espirado) superior a 0,50 mg/l, (0,30 mg/l, profesionales y conductores noveles)	6	500 €
	Conducir con exceso de alcohol (valores miligramos/litro aire espirado) superior a 0,25 mg/l (0,15 hasta 0,30 mg/l profesionales y conductores noveles)	4	
	Negativa a someterse a test de alcoholemia o drogas	6	
	Conducir con presencia de drogas en el organismo	6	
	Conducir de forma temeraria, en sentido contrario o participar en carreras ilegales	6	
	Exceder en más del 50% de los tiempos de conducción o minorar en más del 50% los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6	
	Conducir careciendo de la autorización administrativa correspondiente	4	
	Circular con un vehículo que carezca de la autorización administrativa correspondiente	-	
	Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial	-	
	Alterar el normal uso del tacógrafo o del limitador de velocidad	6	
	Conducir vehículos con mecanismos o instrumentos de inhibición de la vigilancia del tráfico o de sistemas de detección de radar	6	6.000 €
GRAVE S	No respetar la prioridad de paso, las señales de stop y ceda el paso, y los semáforos en rojo	4	200 €
	Realizar adelantamientos indebidos o que pongan en peligro o entorpezcan a los ciclistas	4	
	Circular marcha atrás en autopista o autovía	4	
	No respetar las señales de los agentes que regulan la	4	

	circulación		200 €
	Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes u obstaculizar la circulación	4	
	No respetar la distancia de seguridad	4	
	Efectuar un cambio de sentido en zonas prohibidas	3	
	Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, programando el navegador, usando cascos, auriculares y otros dispositivos que disminuyan la atención	3	
	No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección	3	
	Parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento reservadas a personas con discapacidad, túneles, pasos de inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso	-	
	Circular sin el alumbrado reglamentario	-	
	Circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas	-	
	Ocupación excesiva del vehículo, que suponga superar en un 50% el número de plazas autorizadas, excluyendo al conductor	-	
	Conducir con una autorización no válida	-	
	Circular con un vehículo cuyo permiso de circulación está suspendido	-	
LEVES	En general todas las que no estén calificadas como graves o muy graves	-	
	En particular, no hacer uso por parte de los usuarios de bicicletas de los elementos y prendas reflectantes, de acuerdo con la previsto en esta Ley	-	

Cuadro a aplicar sobre infracciones, sanciones y detracción de puntos

Conductores con tasa de referencia de 0,15 mg/l aire espirado		
Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)	Sanción	Puntos a detraer
Hasta 0,18	No procede denuncia	-
Entre 0,19 y 0,30	500 euros *	4
Más de 0,30	1000 euros	6

Conductores con tasa de referencia de 0,25 mg/l aire espirado		
Valor arrojado por etilómetro (mg/l aire espirado)	Sanción	Puntos a detraer
Hasta 0,28	No procede denuncia	-
Entre 0,29 y 0,50	500 euros *	4
Más de 0,50	1000 euros	6

*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.

12. CAMBIO EN MATERIA DE LEGISLACIÓN DE TRÁFICO

- 12.1. Todas las modificaciones de la nueva Ley de Tráfico
- 12.2. Nota a descollar: El Consejo de Estado ve peligroso aumentar la velocidad a 130 Km/h
- 12.3. Opinión personal: "Incrementar la velocidad a 130 Km/h. acrecentará el número de accidentes"
- 12.4. Medidas de Prevención Victimal
 - 12.4.1. Mecánicas
 - 12.4.2. Legislativas
 - 12.4.3. Informativas y de Infraestructura Viaria



12. CAMBIO EN MATERIA DE LEGISLACIÓN DE TRÁFICO

12.1. Todas las modificaciones de la nueva Ley de Tráfico

La reforma de la Ley de Tráfico que entró en vigor incluyó importantes novedades en materia de seguridad vial y abrió la puerta a otras que se incluyeron, el Reglamento de Circulación. Estas son las modificaciones más importantes de la nueva Ley de Tráfico, a excepción de los cambios en los límites de velocidad y las medidas relativas a los sistemas de retención infantil, que llegaron cuando se aprobó el Reglamento.

Según la Dirección General de Tráfico (DGT), el objetivo de la reforma es aumentar la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía, en especial de los más débiles y sancionar de forma más dura las conductas más peligrosas.

Velocidad

- La nueva Ley de Tráfico no modifica los actuales límites de velocidad. Será el Reglamento General de Circulación el que refleje la subida de la velocidad máxima en determinados tramos de autopista y autovía a 130 km/h, la reducción en 10 km/h en carreteras secundarias y las nuevas zonas 20 y 30 en las ciudades.
- Aunque el Anteproyecto de Ley indicaba que la pérdida de puntos del carné en los tramos de 130 km/h no se produciría hasta superar los 160 km/h, finalmente la Ley de Tráfico establece que la detracción de puntos tendrá lugar al circular a más de 160 km/h, independientemente de si el límite es 120 o 130 km/h.
- Los avisadores de radar continúan dentro de la legalidad, mientras que los detectores pasan a estar prohibidos. La sanción por ser "cazado" con uno de ellos en el coche será de 200 euros y conllevará la retirada de tres puntos del carné.

Ciclistas

- Los adultos que transiten por vías interurbanas siguen estando obligados a llevar casco, pero ahora también deben utilizarlo los menores de 16 años en todas las vías.
- Las bicicletas no podrán ser inmovilizadas, aunque su conductor sea multado por alguna infracción que, en el caso de los vehículos a motor, conllevaría esa inmovilización.

Sistemas de retención infantil

- Se sustituye el peso y la edad por la talla a la hora de obligar a utilizar los sistemas de retención infantil (SRI), que serán obligatorios para los menores que midan menos 1,35 metros. En cualquier caso, no podrán viajar en los

asientos delanteros aunque utilicen un SRI, salvo que todos los traseros estén ocupados por otros menores.

- Se podrá inmovilizar el vehículo si no se hace uso del dispositivo de retención infantil.

Consumo de alcohol y drogas

- La prueba salival pasa a ser el medio preferente para detectar la presencia de drogas en el organismo. El conductor podrá exigir una prueba de contraste, que se realizará mediante análisis de sangre.
- La sanción por alcohol se incrementa de 500 a 1.000 euros en los conductores que dupliquen la tasa de alcohol permitida se nieguen a realizar la prueba o sean reincidentes, al haber sido multados por alcoholemia durante el último año.

Atropellos a animales

- De manera general, el conductor será el responsable del atropello de un animal en zona de caza, salvo que sea consecuencia directa de la acción de la caza o por falta de mantenimiento del vallado o la señalización
- Señalizado y vallado. El titular de la vía sólo será responsable si no ha reparado el cerramiento o no ha señalado que existen animales sueltos.

Extranjeros

- Se obliga a matricular definitivamente en España a los vehículos que se utilicen en territorio nacional por residentes extranjeros o por titulares de establecimientos.
- Se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se cometan con un vehículo matriculado en un estado de la UE en otro país distinto. En definitiva, se facilita el acceso a los registros.

Otras modificaciones

- Aumentan a 20 días los plazos para presentar alegaciones y para pagar de forma voluntaria las multas, que hasta ahora es de 15 días.
- Se permite no parar e identificar al infractor cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.
- Se recoge la posibilidad de restringir el acceso o la circulación por las vías a determinados vehículos por motivos medioambientales.
- Se añaden dos nuevos supuestos de inmovilización del vehículo. El primero, por incumplimiento de las condiciones fijadas para la circulación (horarios, peso máximo autorizado, etc.) y el segundo, por conducir autobuses y camiones sin el permiso correspondiente.

Nuevas multas

- Obras sin autorización previa. Realizar obras en la vía sin comunicación previa a la autorización de la autoridad responsable de la gestión del tráfico.
- Perder la carga. La caída de la carga de un vehículo en la vía, creando grave peligro para el resto de usuarios.
- Dañar u obstaculizar la vía. Causar daños a la infraestructura de la vía o alteraciones a la circulación debidos a la masa y dimensiones del vehículo.

12.2. NOTA A DESARROLLAR: EL CONSEJO DE ESTADO VE PELIGROSO AUMENTAR LA VELOCIDAD A 130 KM/H

Conducir a 130 kilómetros por hora en una autovía o autopista diseñada para circular a un máximo de 120 kilómetros hora, aunque sea en situaciones excepcionales, "puede producir una mayor accidentalidad". Después de examinar el texto del nuevo reglamento de circulación, elaborado por el Gobierno del PP, el Consejo de Estado ha pedido que se lo replanteen. El proyecto contempla, entre otras medidas, una serie de cambios en las velocidades máximas de las vías, como la rebaja de la velocidad máxima

a 90 km/h o 50 km/h en carreteras secundarias, o a 30 km/h en zona urbana, para los que el órgano consultivo no termina de encontrar justificación.

En el escrito, de 149 páginas, el Consejo de Estado destaca que *"no se ha calculado el impacto"* del cambio de la señalización de las carreteras a los nuevos límites de velocidad; ni *"el criterio de los titulares de las vías"*, ya sea el Ministerio de Fomento, ya sean las Comunidades Autónomas, *"que casi unánimemente se han opuesto al cambio"*; o mucho más importante, *"el impacto de la norma en los criterios de conducción segura aprendidos y asumidos por los ciudadanos desde hace mucho tiempo"*.

La subida de este límite de velocidad a 130 km/h está llena de matices. Se contempla como una medida excepcional que se señalizaría con paneles de mensaje variable y siempre cuando se cumplan determinadas condiciones, como *"buenas condiciones de trazado y pavimentación"* y *"óptimas condiciones meteorológicas y ambientales"*.

Con todo, el Consejo de Estado cree que provocaría una disminución de la *"conciencia del riesgo por parte de los conductores"*. *"De tener alguna ventaja, habrá de valorarse a la vista del gasto que supone instalar los paneles en las vías afectadas"*, añade en su informe.

El Ministerio de Fomento, encargado de la gestión de las carreteras y cotitular de la iniciativa "en teoría", y diversas asociaciones también le han puesto pegas. Fomento incide en que no hay una demanda social para elevar la velocidad máxima permitida en este tipo de vías y critica que la gestión "exclusiva" por parte de la Dirección General de Tráfico de la velocidad permitida, "desatiende el objetivo principal de las normas, que es la seguridad vial".

La Mesa Nacional de la Bicicleta, de la que forman parte la Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP), la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), la Coordinadora en defensa de la Bicicleta (ConBici), o la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC), cree que es *"contradictorio con la posibilidad de que las bicicletas circulen por las autovías, ya que incrementa los riesgos para los ciclistas"*.

El Consejo destaca que los cambios en las velocidades de carreteras convencionales de 100 km/h a 90 km/h, o a 50 km/h en buena parte de la red secundaria

de carreteras donde la velocidad máxima actual es de 90 km/h, puede suponer *"un cambio en el modelo actual de transporte y ralentizará, necesariamente, todos los desplazamientos en España"*. *"Esta última modificación afectará en particular al medio rural en el que el tráfico es menos intenso, sin que existan razones que avalen la medida o se basen en los datos de accidentalidad"*, añade.

Con respecto a la rebaja a 30 km/h en carreteras urbanas, el órgano consultivo cree que lesionaría el contenido de la autonomía local y que, de llevarse a cabo, *"sería objeto de una inmediata impugnación por parte de los Ayuntamientos"*. *"Si el Gobierno quiere implantar un nuevo modelo de ciudad, debe recurrir a los instrumentos normativos previstos en la Constitución y las leyes"*, pide.

12.3. OPINIÓN PERSONAL: "INCREMENTAR LA VELOCIDAD A 130 KM/H. ACRECENTARÁ EL NÚMERO DE ACCIDENTES"

A mi modo de ver, cuando incrementas la velocidad en la carretera, el número de accidentes y la gravedad de las heridas también aumentan. Dudo al valorar la medida prevista por el Gobierno de incrementar la velocidad a 130 kilómetros por hora en ciertos tramos de autopistas y autovías, puesto que soslayo que el efecto de la medida es probablemente el aumento de víctimas.

Considero que el aumento de velocidad en algunas carreteras provoca un efecto contagio, ya que *"los conductores se acostumbran"* a la velocidad y después suelen conducir más rápido en otras vías con un límite mayor.

No obstante, también existe un aspecto positivo: si el incremento se produce solo en las autopistas de peaje, que son las vías más seguras, es previsible que aumente el tráfico en ellas y disminuya de otras carreteras más peligrosas.

Además de incidir en el respeto de los límites de velocidad, de seguir luchando contra el consumo de alcohol si se va a conducir y el uso del cinturón de seguridad, bajo mi criterio, recomiendo el aumento de carriles bicis, la sustitución de cruces por rotondas y la construcción de circunvalaciones e intersecciones a distinto nivel. Aunque puedan parecer medidas a priori costosas, sus beneficios superan con creces su coste.

Se ha perdido la oportunidad de proteger más a los ciclistas, en alusión a la obligatoriedad de usar casco ciclista en ciudad solo para los menores de 16 años y no

para toda la población. Por otro lado, la nueva Ley culpa solo al conductor en caso de tener un accidente por atropellar a un animal de caza en el interior de un coto, cuestión que me produce cierta estupefacción, pues si la responsabilidad recae solamente en el conductor no contemplo mucha equidad en su redacción y/o elaboración.

Propongo, enuncio y proyecto, por consiguiente, establecer una serie de medidas para paliar la siniestralidad en nuestras carreteras españolas.

12.4. MEDIDAS DE PREVENCIÓN VICTIMAL

Son infinitas las medidas que se pueden llevar a cabo, que no forman un catálogo cerrado, sino que son ampliables y modificables, adaptándolas a la realidad del entorno, y que pueden favorecer la reducción de víctimas en el ámbito de la circulación rodada. Estas medidas pueden ser de tipo mecánico, incidiendo en los sistemas de los vehículos; legislativo, con nuevas políticas criminales que regulen nuevas realidades; e informativo en la infraestructura viaria, encaminadas a señalar mejor las vías públicas, con información más directa a los conductores:

12.4.1. Mecánicas

- Limitación mecánica del límite de velocidad de los vehículos a 120 kilómetros por hora, que es el máximo que se debería invariablemente permitir en España, a través de un limitador obligatorio por ley.
- Instalación del dispositivo de control de alcoholemia en los vehículos, para impedir que sea conducido por una persona que arroje una tasa positiva de alcohol. Mayores inversiones en seguridad vial.
- Control en los tiempos de conducción.

12.4.2. Legislativas

- La implantación del carné por puntos supuso un paso adelante, en la prevención de violencia viaria y en la reducción del número de víctimas mortales. Se han realizado reformas en materia sancionadora administrativa y penal, pero es necesario abordar los siniestros de tráfico, no como accidentes, sino como siniestros violentos. El delincuente viario es tratado

de forma distinta al resto, tanto a nivel policial como judicial. No existe esa consideración de haber cometido un delito en la persona del victimario.

- Elaboración de unos modelos comunes, unificados para todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la instrucción de atestados por accidentes de circulación y delitos contra la seguridad vial, con una exhaustiva recogida de datos, ampliando diligencias de atención a las víctimas y de prevención social hacia los victimarios.
- Creación de la Ley contra la victimología vial, que incluya los delitos contra la seguridad vial y un protocolo asistencia a víctimas de estos delitos.
- Los funcionarios de policía deberían estar formados para tratar a las víctimas de modo comprensible, constructivo y tranquilizador, informándole sobre todo del proceso y derechos que le asisten. Además de involucrarse en la detección de falsas víctimas.

12.4.3. Informativas y de Infraestructura Viaria

- Mayores inversiones en seguridad vial.
- La información, donde juegan un papel fundamental los medios de comunicación y la formación, basada en la educación vial como base en nuestra enseñanza, desde educación infantil y sin olvidarla en la tercera edad. Reforzada con cursos para profesionales y colectivos determinados.
- Más información sobre los derechos de las víctimas en los siniestros de tráfico y consecuencias para los victimarios.
- Mayor inversión en infraestructura viaria, eliminando puntos negros y dotando a las carreteras de elementos de seguridad (guardarraíles, asfalto antideslizante, eliminación de curvas, etc.).
- Intensificar la vigilancia policial en los intervalos horarios cuando se producen más accidentes.

Estas son algunas de las medidas que se deberían llevar a cabo, en mi opinión, para reducir el número de víctimas por siniestros viales en nuestras carreteras. Sabemos

que todo lo que se haga es poco, y que hay que seguir trabajando mientras haya una persona que pierda la vida en la carretera. El trabajo unificado de todos los colectivos y la concienciación de los participantes en el tráfico rodado hará de esta utopía una realidad. La victimología vial deberá seguir de cerca la figura del victimario y de la víctima para buscar puntos clave donde incidir.

13. COMENTARIOS SOBRE LA NUEVA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

13.1. Ley de Seguridad Vial, 06/2014, de 7 de Abril

13.1.1. Inmovilizaciones

13.1.1.1. Dispositivos de Retención Infantil

13.1.1.2. Conducción de Vehículos con Permiso C o D

13.1.2. Bebidas Alcohólicas y Drogas

13.1.2.1. Objeto del ilícito

13.1.2.2. Sustancias

13.1.2.3. Sanciones en Materia de Alcohol

13.1.2.3.a) Conductores sancionados

13.1.2.3.b) Tasa doble de la permitida

13.1.3. Auxilio en Carretera

13.1.4. Otros aspectos que entraron con la reforma de la Ley (4)

13.1.5. Infracciones

13.1.6. Anexos

13.2. La Nueva Ley de Tráfico; Infracciones y Sanciones nuevas a tener en cuenta: *COMENTARIOS*

13.2.A) Sobre la Velocidad y Mecanismos de Rádares y Cinemómetros

13.2.B) Alcohol, Drogas... y ¿Retención?

13.2.C) Sobre Bicicletas (los Ciclistas, el uso del Casco y alguna cosa más)

13.2.D) El Transporte de Menores en los Vehículos (y una nueva Infracción sobre la Carga)

13.2.E) Sobre la Inmovilización y retirada del Vehículo (y la retención del Permiso de Conducir)

13.2.F) Sobre la Notificación de las Denuncias en el Acto y sus Excepciones

13.2.G) Sobre la Notificación Electrónica y la Prelación de Lugares donde practicar la Notificación

13.2.H) Sobre el Plazo para proceder al Pago o para realizar Alegaciones

13.2.I) Sobre los Vehículos con Matrícula Extranjera y su Uso permanente en Territorio Español

13.2.J) Sobre la Responsabilidad en Accidentes de Tráfico por Atropello de Especies Cinegéticas

13. COMENTARIOS SOBRE LA NUEVA LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL

13.1. LEY DE SEGURIDAD VIAL, 06/2014, DE 7 DE ABRIL

El Boletín Oficial del Estado del día 8 de abril de 2014 publicó 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. De acuerdo con indicado en su Disposición final, cuarta, la norma entró en vigor el día 9 de mayo de 2014.

Vistas las novedades legales, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

13.1.1. Inmovilizaciones

En relación con los nuevos supuestos de inmovilización del vehículo, recogidos en el artículo 84.1 y que entran en vigor con la reforma legal se tendrá en cuenta lo siguiente:

13.1.1.1. Dispositivos de Retención Infantil

Los agentes de la autoridad podrán proceder a la inmovilización del vehículo cuando se acredite que menores de edad susceptibles de ello no hacen uso del dispositivo de retención infantil, tanto en vías urbanas como interurbanas.

Aspectos relativos a la ocupación del vehículo por menores de edad no han sido objeto concreto de modificación, por lo que continúan plenamente vigentes las disposiciones del Reglamento General de Circulación.

13.1.1.2. Conducción de Vehículos con Permiso C o D

El apartado k) del precepto legal señal como causa de la inmovilización la conducción de *"un vehículo para el que se exige permiso de la clase e o O, careciendo de la autorización administrativa correspondiente"*. Cabe destacar al respecto:

- 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).
- No procede aplicar la inmovilización cuando el permiso de conducir es de clase adecuada al vehículo que se conduce pero está caducado.

13.1.2. Bebidas Alcohólicas y Drogas

13.1.2.1. Objeto del ilícito administrativo y procedimiento

En la parte relativa a alcohol no hay modificaciones, pero el nuevo artículo 12 consagra como prohibición general la presencia de drogas en el organismo de las que

quedan excluidas aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica.

La prohibición de la presencia de drogas en el organismo del conductor permite diferenciar de forma clara el ilícito en vía administrativa respecto del delito tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal, cuyo objeto es la prohibición de conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Dado que los controles de drogas que se han venido realizando en los últimos años se basan en la detección de la presencia de drogas utilizando para ello pruebas salivales.

13.1.2.2. Substancias

El artículo 12 de la Ley excluye de su objeto de prohibición los casos de consumo de 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 diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo 9. Debe significarse que esta exclusión opera sólo para la vía administrativa, por lo que no prejuzga la comisión de un posible delito de conducción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal.

En caso de que junto a sustancias utilizadas bajo prescripción facultativa en las pruebas de detección de drogas se detecten otras sustancias que si están prohibidas, se estará ante una posible infracción administrativa o ante un delito, según el caso.

13.1.2.3. Sanciones en materia de alcohol

El artículo 67.2.a) indica, en el caso de conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, la posibilidad de que la sanción a aplicar sea de 1.000 euros. Los casos en los que corresponderá esta sanción son los siguientes:

13.1.2.3.a) Conductores sancionados en el año inmediatamente anterior

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. La sanción podrá haber sido impuesta por cualquier Administración con competencia en materia de tráfico, deberá constar anotada en el Registro de Conductores e Infractores y será visible para agentes e instructores a través del aplicativo ATEX.

En el citado Registro figurará durante un año la anotación de antecedentes por sanción firme por infracción al artículo 20, a los efectos indicados, de forma que los agentes de la autoridad y los instructores de los procedimientos sancionadores puedan visualizar la anotación.

13.1.2.3.b) Tasa doble de la permitida

La expresión de *tasa doble de la permitida* se refiere a cada una de las tasas contempladas en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación, en función del vehículo que se conduzca.

13.1.3. Auxilio en carretera.

El artículo 25 establece que *"Tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía los vehículos de servicio de urgencia públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter, así 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"*.

La principal novedad que se introduce en el precepto es la relativa a los vehículos de auxilio en carretera, y por este motivo se deberá tener en cuenta lo siguiente:

1. La prioridad de paso prevista en el artículo citado en modo alguno supone que se conviertan en vehículos prioritarios.
2. La prioridad de paso sólo alcanza al vehículo de auxilio en carretera que de forma cierta acuda a un servicio por haber sido requerido para ello. En caso de duda, los agentes requerirán a la grúa de auxilio en carretera que acredite que es quien verdaderamente ha sido llamada para realizar el servicio de auxilio.

13.1.4. Otros aspectos que entraron en vigor con la reforma de la Ley

Además de lo ya expuesto, entran en vigor el 9 de mayo los siguientes aspectos:

- Más tiempo para el pago voluntario. Aumentan a 20 días los plazos para presentar alegaciones y para pagar de forma voluntaria las multas, que hasta ahora es de 15 días.
- Restricciones por contaminación. Se recoge la posibilidad de restringir el acceso o la circulación por las vías a determinados vehículos por motivos medioambientales.
- Multar sin detener el vehículo. Se permite no parar e identificar al infractor cuando el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.
- Prohibición de uso de mecanismos de detección de radares o cinemómetros (art. 11.6). La instrucción S/06-83, sobre "sistemas antirradar" explica los criterios de diferenciación de los mecanismos válidos y/o prohibidos.
- Prohibición de adelantamientos poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén (art. 34.4).
- Permitir las paradas o estacionamientos de grúas de auxilio en carretera por tiempo indispensable para efectuar la retirada de vehículos averiados o accidentados (art. 38.1).
- Obligación de uso de casco de protección para ciclistas menores de 16 años en vías urbanas, interurbanas y en travesías, ampliando así la obligatoriedad actualmente existente para todos los ciclistas que circulan en vías interurbanas (art. 47.1).
- Más importancia a las asociaciones de víctimas. Se crea la Conferencia Sectorial de Tráfico y se modifica el Consejo Superior de Tráfico para, entre otras cosas, introducir nuevos miembros, como las asociaciones de víctimas.

13.1.5. Infracciones

Se incorporan a la Relación Codificada de Infracciones las que se recogen en el Anexo I, derivadas de la Ley objeto de la presente instrucción.

13.1.6. Anexos

Preceptos que se incorporan a la relación Codificada de Infracciones con la Ley 6/2014, de 7 de abril

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
LSV LSV	11 67	6 1	5A	3	G 65.4 g)	Conducir el vehículo reseñado utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros	200 100	Conductor	Nueva incorporación en RCI tras la entrada en vigor de la Ley 6/2014, de 7 de abril, ampliando de este modo la instrumentación prohibida no sólo a los inhibidores sino también a los detectores
LSV LSV	12 67	1 2	5A	6	MG 65.5 c)	Circular con el vehículo reseñado con presencia de drogas en el organismo	1.000 500	Conductor	Nueva redacción dada a este supuesto en RCI tras la entrada en vigor de la Ley 6/2014, de 7 de abril, con nuevos límites sancionadores aplicables sólo a supuestos de hecho cometidos a partir de la entrada en vigor de la citada Ley
LSV LSV	12 67	2 2	5A	6	MG 65.5 d)	No someterse a las pruebas de detección de la posible presencia de drogas en el organismo	1000 500	Conductor	Nueva redacción dada a este supuesto en RCI tras la entrada en vigor de la Ley 6/2014, de 7 de abril, con nuevos límites sancionadores aplicables sólo a supuestos de hecho cometidos a partir de la entrada en vigor de la citada Ley
LSV LSV	12 67	2 2	5B	-	MG 65.5 d)	No someterse a las pruebas de detección de alcohol, estando implicados en un accidente de tráfico o habiendo cometido una infracción a lo dispuesto en la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial	1.000 500	Usuario	Nueva redacción dada a este supuesto en RCI tras la entrada en vigor de la Ley 6/2014, de 7 de abril, a la letra d) del apartado quinto del art. 65 LSV (causa de posible inmovilización y depósito del vehículo). Seguirá siendo necesario tener en cuenta, a efectos de su posible traslado al Mº Fiscal, los casos en los que tales hechos puedan ser constitutivos del delito previsto en el art. 383 CP

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
LSV LSV	12 67	2 2	5C	-	MG 65.5 d)	No someterse a las pruebas de detección de la posible presencia de drogas en el organismo, estando implicados en un accidente de tráfico o habiendo cometido una infracción a lo dispuesto en la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial	1.000 500	Usuario	Nuevo supuesto dado de alta en RCI tras la entrada en vigor de la Ley 6/2014, de 7 de abril (a estos efectos deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en el apartado primero, párrafo segundo del citado precepto) aplicable sólo a supuestos de hecho cometidos a partir de la entrada en vigor de la citada Ley
LSV LSV	47 67	1 1	5A	-	G 65.4 h)	No utilizar adecuadamente el conductor de la bicicleta o ciclo objeto de denuncia, el correspondiente casco de protección homologado o certificado	200 100	Conductor	Obligatorio para todos los conductores de bicicletas y ciclos en general cuando circulen por vía interurbana y para los menores de 16 años también por vía urbana o travesía
LSV LSV	47 67	1 1	5B	-	G 65.4 h)	No utilizar adecuadamente el pasajero de la bicicleta o ciclo objeto de denuncia, el correspondiente casco de protección homologado o certificado	200 100	Pasajero	Obligatorio para todos los pasajeros de bicicletas y ciclos en general cuando circulen por vía interurbana y para los menores de 16 años también por vía urbana o travesía
LSV LSV	65 67	6 2	5B	-	MG 65.6 f)	Causar daños a la infraestructura de la vía o alteraciones a la circulación debidos a la masa o dimensiones del vehículo objeto de denuncia, careciendo de la correspondiente autorización administrativa para circular con el mismo	3.000 a 20.000	Titular Arrendat. L. Plazo	Deberán detallarse los concretos hechos constatados para así poder relacionar los mismos con la específica vulneración contemplada en la LSV, introducida en la misma por Ley 6/2014, de 7 de abril
LSV LSV	65 67	6 2	5C	-	MG 65.6 f)	Causar daños a la infraestructura de la vía o alteraciones a la circulación debidos a la masa o dimensiones del vehículo objeto de denuncia, habiéndose incumplido las condiciones de la autorización administrativa otorgada para la circulación de aquel	3.000 a 20.000	Titular Arrendat. L. Plazo	Deberán detallarse los concretos hechos constatados para así poder relacionar los mismos con la específica vulneración contemplada en la LSV, introducida en la misma por Ley 6/2014, de 7 de abril
CIR LSV	14 65	1-B 5	5D	0	MG 65.5 n)	Circular con el vehículo reseñado cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios	500 250	Titular Conductor	Deberán especificarse las concretas circunstancias en que los hechos se han producido, señalando en las mismas si aquellos se debieron a un mal acondicionamiento imputable al conductor o al titular del vehículo objeto de denuncia (en función de la clase, tipo y servicio a que el mismo se dedicaba en ese momento)

Delitos contra la Seguridad Vial. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
CIR LSV	020 012	1 1	5I	6	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO SUPERIOR A 0,25 MILIGRAMOS POR LITRO, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA, SOBREPASANDO LOS 0,50 MG/L (PARA CONDUCTORES EN GENERAL, PRUEBAS SIEMPRE CON ETILÓMETROS HOMOLOGADOS)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril NOTA: Debe tenerse en cuenta el margen de error del etilómetro para poder incluir los hechos en esta opción. La referencia sancionadora es la de la tasa menor con etilómetro homologado. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (art. 84 y 85 LSV)
CIR LSV	020 012	1 1	5J	6	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE SUPERIOR A 0,50 GRAMOS POR MIL C.C, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA, SOBREPASANDO 1,00 GR/L (PARA CONDUCTORES EN GENERAL)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril NOTA: Causa de posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV).
CIR LSV	020 012	1 1	5K	6	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO SUPERIOR A 0,15 MILIGRAMOS POR LITRO, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA, SOBREPASANDO LOS 0,30 MG/L (PARA CONDUCTORES PROFESIONALES, DE SERVICIO DE URGENCIA, MERCANCIAS PELIGROSAS O TRANSPORTES ESPECIALES, NOVELES Y PRUEBAS SIEMPRE CON ETILÓMETROS HOMOLOGADOS)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril NOTA: Debe tenerse en cuenta el margen de error del etilómetro para poder incluir los hechos en esta opción. La referencia sancionadora es la de la tasa menor con etilómetro homologado. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (art 84 y 85 LSV)

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
CIR LSV	020 012	1 1	5L	6	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE SUPERIOR A 0,30 GRAMOS POR MIL C.C, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA, SOBREPASANDO LOS 0,60 GR/L (PARA CONDUCTORES PROFESIONALES, DE SERVICIO DE URGENCIA, NOVELES, MERCANCIAS PELIGROSAS O TRANSPORTES ESPECIALES)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril NOTA: Causa de posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV).
CIR LSV	020 012	1 1	5M	4	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO SUPERIOR A 0,25 MILIGRAMOS POR LITRO, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA (PARA CONDUCTORES EN GENERAL, PRUEBAS SIEMPRE CON ETILÓMETROS HOMOLOGADOS)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril, referida a la constancia de la existencia de una sanción firme en el año inmediatamente anterior a la fecha de los hechos detectados NOTA: Debe tenerse en cuenta el margen de error del etilómetro para poder incluir los hechos en esta opción. La referencia sancionadora es la de la tasa menor con etilómetro homologado. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (art 84 y 85 LSV)
CIR LSV	020 012	1 1	5N	4	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE SUPERIOR A 0,50 GRAMOS POR 1000 C.C., QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA (PARA CONDUCTORES EN GENERAL, PRUEBAS SIEMPRE CON ETILÓMETROS HOMOLOGADOS)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril, referida a la constancia de la existencia de una sanción firme en el año inmediatamente anterior a la fecha de los hechos detectados NOTA: Causa de posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)

Delitos contra la Seguridad Vial. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
CIR LSV	020 012	1 1	5Ñ	4	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO SUPERIOR A 0,15 MILIGRAMOS POR LITRO, QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA (PARA CONDUCTORES PROFESIONALES, DE SERVICIO DE URGENCIA, MERCANCIAS PELIGROSAS O TRANSPORTES ESPECIALES, NOVELES Y PRUEBAS SIEMPRE CON ETILÓMETROS HOMOLOGADOS)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril, referida a la constancia de la existencia de una sanción firme en el año inmediatamente anterior a la fecha de los hechos detectados NOTA: Debe tenerse en cuenta el margen de error del etilómetro para poder incluir los hechos en esta opción. La referencia sancionadora es la de la tasa menor con etilómetro homologado. Causa posible inmovilización y depósito del vehículo (art 84 y 85 LSV)
CIR LSV	020 012	1 1	5O	4	MG 065.5 C)	CIRCULAR CON UNA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE SUPERIOR A 0,30 GRAMOS POR 1000 C.C., QUE ES LA REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDA (PARA CONDUCTORES PROFESIONALES, NOVELES, DE SERVICIO DE URGENCIA, MERCANCIAS PELIGROSAS O TRANSPORTES ESPECIALES)	1000 500	Conductor	Nueva codificación a tener en cuenta, una vez tenida en consideración la modificación del límite sancionador aplicable a estos supuestos tras la aprobación de la Ley 6/2014, de 7 de abril, referida a la constancia de la existencia de una sanción firme en el año inmediatamente anterior a la fecha de los hechos detectados NOTA: Causa de posible inmovilización y depósito del vehículo (arts. 84 y 85 LSV)
CIR LSV	139 010	3 1	5C	0	G 065.4 z bis)	NO COMUNICAR AL ÓRGANO RESPONSABLE DE LA GESTIÓN Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO LA REALIZACIÓN DE OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA ANTES DE SU INICIO	200 100	Organismo Empresa Adjudicataria	NOTA: Las conductas de los usuarios que no sigan las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos en dichas obras, se denunciarán como infracción a lo dispuesto en el art. 60.5 del Reglamento Gral. Circulación

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
CIR LSV	139 010	4 1	5B	0	G 065.4 z bis)	INCUMPLIR LAS INSTRUCCIONES DICTADAS POR LA AUTORIDAD RESPONSABLE DE LA GESTIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO, CON OCASIÓN DE LA REALIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA (ESPECIFICAR EL INCUMPLIMIENTO DETECTADO)	200 100	Organismo Empresa Adjudicataria	NOTA: Esta nueva calificación se debe a la modificación incorporada a la LTSV por Ley 6/2014, de 7 de abril. Deberán especificarse todos los detalles definitorios de la conducta al objeto de si los hechos concretos denunciados formaban parte de las Instrucciones recibidas en su día.
CIR LSV	140 57	- 3	5D	0	MG 65.6 b)	No instalar la señalización de obras en la forma establecida reglamentariamente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial	3.000 a 20.000	Organismo Empresa	Deberán especificarse todos los extremos y circunstancias observadas en el momento de detectarse los hechos denunciados para facilitar la determinación y persecución de los mismos por parte de las Autoridades competentes A estos efectos deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en la Orden de 31 de agosto de 1987(BOE nº 224, de 18-9) sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado.
CIR LSV	140 57	- 3	5E	0	MG 65.6 b)	Instalar la señalización de obras en forma distinta a lo dispuesto en la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial	3.000 a 20.000	Organismo Empresa	Deberán especificarse todos los extremos y circunstancias observadas en el momento de detectarse los hechos denunciados para facilitar la determinación y persecución de los mismos por parte de las Autoridades competentes A estos efectos deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en la Orden de 31 de agosto de 1987(BOE nº 224, de 18-9) sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado.
CIR LSV	142 58	- 3	5B	0	MG 65.6 a)	Retirar, ocultar, alterar o deteriorar la señalización permanente u ocasional en una vía, sin permiso o causa justificada	3.000 a 20.000	Autor	Deberán especificarse todos los extremos y circunstancias observadas en el momento de detectarse los hechos denunciados para facilitar la determinación y persecución de los mismos por parte de las Autoridades competentes

NORMA	ART	APT	OPC	PTOS	CALIF	TEXTO HECHO INFRINGIDO	MULTA/ IMPORTE REDUCIDO	RESPONSABLE	COMENTARIO
EPC LSV	005 060	1 2	5D	-	MG 065.6 e)	NO COLABORAR EN LA REALIZACIÓN DE LA INSPECCIÓN DEL CENTRO CON LOS FUNCIONARIOS ENCARGADOS DE SU PRÁCTICA, IMPIDIENDO LAS LABORES DE CONTROL E INSPECCIÓN REGLAMENTARIAMENTE ESTABLECIDAS	3.000 a 20.000	Titular	Nueva codificación de conducta referida al último inciso de la letra e), apartado sexto, del art. 65 LSV, incorporado por Ley 6/2014, de 7 de abril. NOTA: Deberán especificarse las CONCRETAS circunstancias que permiten determinar la efectiva comisión de la infracción detectada
CRC LSV	5 60	2 2	5F	-	MG 65.6 e)	No colaborar con los funcionarios de la JCT en la realización de la Inspección del Centro, impidiendo las labores de control e inspección reglamentariamente establecidas	3.000 a 20.000	Titular	Nueva codificación de conducta referida al último inciso de la letra e), apartado sexto, del art. 65 LSV, incorporado por Ley 6/2014, de 7 de abril. Deberán especificarse las concretas circunstancias que permiten determinar la efectiva comisión de la infracción detectada

13.2. LA NUEVA LEY DE TRÁFICO; INFRACCIONES Y SANCIONES NUEVAS A TENER EN CUENTA: *COMENTARIOS*

13.2.A) Sobre la Velocidad y Mecanismos de detección de Radares y Cinemómetros

Una de las grandes deficiencias de la LTSV en los últimos años ha sido la determinación de las conductas prohibidas en cuanto al uso de instrumentos con el fin de detectar los controles instalados por la autoridad para determinar las infracciones en materia de velocidad.

La Ley 18/2009, de 23 de noviembre, eliminó la infracción grave prevista en el art.65.4 g) LTSV que, hasta ese momento, prohibía *«conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radar»*, limitándose a prohibir los «inhibidores», lo que vino a suponer la posibilidad de hacer uso de «detectores» y de «avisadores».

Con la reforma se pretende ahora la enmienda (y reordenación) de ese desatino, estableciendo un sistema conforme al que:

- Inhibidores: Se mantienen la regulación sobre ellos, con lo que su uso, el de inhibidores y el de otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, está prohibida y constituye una infracción muy grave (art. 65.5 h) que tiene asociada, de manera específica y especial, una multa de 6.000 euros (art. 67.2 c) y la pérdida de 6 puntos (apartado 5 del Anexo II)
- Detectores: Se vuelven a prohibir, de manera que constituye infracción grave *«utilizar mecanismos de detección de radares o cinemómetros»* (art. 65.4 g), conducta a la que, por tanto, le corresponde una sanción de 500 euros (art. 67.1) y la pérdida de 3 puntos (nuevo apartado 20 del Anexo)
- Avisadores: Su uso está permitido, previsión que, además, ahora se recoge de manera expresa en los arts. 11.6 párrafo segundo y 65.6 d) LTSV.

El sistema establecido no parece demasiado afortunado. No lo es formalmente, puesto que se limita a establecer el tipo infractor sin llevar esa prohibición a las normas

generales, y no lo es desde un punto de vista práctico desde el momento en que no existe normativa que impida la tramitación de la infracción por el uso de detectores por el procedimiento abreviado (con la consiguiente reducción de la multa que ello significa), lo que supondría, como resultado de la transgresión, una sanción de 250 euros y 3 puntos, algo que comparado con las multas, y detracción de puntos, establecidas en el Anexo IV puede hacer llegar a la conclusión de la ventaja del uso del detector frente a la circulación sin él, lo que, en la práctica, supone que las previsiones establecidas convierten en una posibilidad más beneficiosa (para quien circula por encima de los límites) el uso del detector que la sanción a la que se expone.

Otra cosa sería si, como sucede con el uso de inhibidores, se eliminara la reducción de la multa impuesta en un 50%, se establecieran cuantías especiales y, además, se dispusiera el comiso de los instrumentos empleados con el fin de eludir la vigilancia del tráfico.

13.2.B) Alcohol, Drogas... y ¿Retención?

La reforma da nueva redacción al art. 12 LTSV y separa los supuestos relativos al alcohol de los correspondientes a las drogas, al tiempo que introduce novedades que afectan a ambos supuestos (y que se analizan al final de este apartado).

1. Alcohol

La reforma no supone modificaciones sobre las tasas y el procedimiento previamente establecidos, manteniéndose la remisión a la regulación que, a tal efecto, se establezca reglamentariamente.

Se introduce, eso sí, un matiz que es preciso tener en cuenta, ya que la prohibición de circular con tasas de alcohol superiores a las reglamentariamente establecidas se clarifica al pasar de «el conductor de vehículos o bicicletas» a «el conductor de cualquier vehículo».

2. Drogas

Los cambios en cuanto al resto de sustancias comienzan en la propia denominación que pasa del impropio, por inadecuado, e impreciso «sustancias estupefacientes y similares» al de «drogas», lo que evita esa llamada a la analogía con

un tipo de sustancias (los estupefacientes) de todo punto Incorrecta en el ámbito del derecho administrativo sancionador.

Las modificaciones continúan con un cambio esencial en cuanto al objeto de la prohibición (y del tipo infractor) que deja de ser «la conducción bajos los efectos» (redacción previa del art. 65.5 c) para ser la mera «presencia en el organismo de drogas» (conforme a los términos ahora empleados tanto en el art. 12.1 párrafo segundo como en el art. 65.5 c).

El sistema, como conjunto de prescripciones en tomo a la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo, se completa con una serie de previsiones sobre los supuestos excluidos, y sus condiciones, y las pruebas de detección. Así, la nueva redacción del art. 12 LTSV establece:

- La exclusión de las «sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica», pero no en todo caso, ya que resulta preciso que permitan realizar la conducción en las condiciones de seguridad establecidas por la propia LTSV.
- Que las pruebas para la detección de la presencia de drogas en el organismo consistirán «en una prueba salival mediante un dispositivo autorizado y en un posterior análisis de una muestra salival en cantidad suficiente», (art. 12.3), cuyo procedimiento, condiciones y términos serán desarrollados reglamentariamente (art. 12.4), al igual que sucede con las pruebas para la detección de alcohol.

3. Cuestiones comunes sobre bebidas alcohólicas y drogas

El hecho de que la infracción en el caso del alcohol quede referida a la presencia de unas determinadas tasas (con tolerancia por debajo de esos límites) y que en el caso de las drogas sea suficiente su existencia (en cualquier nivel), y que las pruebas que se establecen para su detección sean diferentes (aire espirado para el alcohol, salival para las drogas), no impide el tratamiento conjunto de ambos supuestos y la adopción de medidas comunes para uno y otro caso. Entre ellas hay dos que merecen ser destacadas aquí.

Por una parte, y en el terreno de las sanciones que les corresponde, se establecen medidas especiales conforme a las que estas infracciones puedan ser sancionadas con

multa de 1.000 euros, es decir, el doble de lo previsto por el art. 67.1 de la propia LTSV para las infracciones calificadas como muy graves, previsión que alcanza tanto a la conducción con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de drogas, como al Incumplimiento de la obligación de someterse a las pruebas previstas para su detección. Pero no en todos los casos esas infracciones conllevan una multa de 1.000 euros. Ello sucede:

- En todos los casos de presencia de drogas en el organismo
- En todos los casos en los que se incumpla la obligación de someterse a las pruebas
- Siempre que la tasa de alcohol supere el doble de la permitida
- Siempre que ese Infractor hubiera sido sancionado «en el año Inmediatamente anterior por exceder la tasa de alcohol permitida»

Estos dos últimos supuestos requieren, cada uno de ellos, de alguna consideración adicional.

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 11 de la Orden ITC/3707/2006, de 22 de noviembre, que regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado, y que el apartado 2.3 del referido Anexo II establece en:

- 0,030 mg/l para todas las concentraciones menores o iguales a 0,400 mg/l;
- 7,5% del valor verdadero de la concentración para toda concentración mayor de 0,400 mg/l y menor o igual de 1 mg/l;
- 20% del valor verdadero de la concentración para toda concentración mayor de 1 mg/l.

Los términos en los que se establece la reincidencia lo son sobre sanciones firmes en el tipo infractor específico (alcohol y, no por tanto, drogas) y, aunque la redacción no es, ciertamente, la más adecuada, hay que entender que el año anterior no se refiere al año natural previo al de la comisión de la infracción, sino a los últimos doce meses.

Supuestos, todos ellos, sobre los que hay que tener presente, además, que nada impide su tramitación por el procedimiento abreviado y, por lo tanto, la reducción de la cuantía de la multa a la mitad de la previsión establecida.

Por otro lado la modificación del art. 12 L TSV supone la introducción de una previsión extraordinaria (art. 12.3 párrafo segundo LTSV) conforme a la que el obligado a realizar las pruebas puede terminar en un centro sanitario siendo sometido a un reconocimiento médico o a las pruebas que los facultativos de ese centro consideran más adecuadas, y todo ello sobre la exigua base de «existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados».

Previsión ciertamente abierta en su configuración, que no se limita al caso de quién, por motivo de su estado, tenga que ser trasladado a un centro sanitario, y que supone el quedar sometido a una decisión de la autoridad, en forma de orden, y quedar sometido a unas pruebas que, *a priori*, se desconocen. Extraña regulación que, por las implicaciones que de ella se derivan en materia de derechos y libertades fundamentales, libertad, Integridad, intimidad, tal vez debieran ser establecidas mediante norma con rango de Ley Orgánica.

13.2.C) Sobre Bicicletas (los ciclistas, el uso del casco y alguna cosa más)

Se reforman la regulación que hasta el momento, se efectuaba en el art. 47.1 párrafo segundo LTSV. La nueva redacción supone trasladar la obligación general de uso al reglamento al establecer que conductores y ocupantes de las bicicletas «estarán obligados a utilizar el casco de protección.. en los supuestos y con las condiciones que reglamentariamente se determinen» determinando, legalmente, su obligación en dos casos:

- Los menores de dieciséis años en todo caso (vías urbanas, interurbanas y travesías)
- Cualquier persona que circule en bicicleta por una vía interurbana

Se trata de una infracción que no se recoge de mane m específica en el cuadro general del art. 65 LTSV por lo que, y tal como establece el art. 65.3 LTSV, merece la

calificación de leve (al no ser catalogada como grave o muy grave) y a la que, por tanto, corresponde una multa de hasta 100 euros (art. 67.1 LTSV).

Y, en este sentido, especial referencia merece la obligación del uso del casco por menores de dieciséis años y la responsabilidad solidaria que, para respecto de las sanciones económicas derivadas de infracciones cometidas por menores de edad, se establece para los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho del infractor (y por este orden) en el art. 69.1 b) LTSV.

A su lado, se introducen otras medidas que tienen como protagonistas y destinatarios a ciclistas y bicicletas:

- La medida de inmovilización del vehículo por no hacer uso de los dispositivos de seguridad obligatorios no es aplicable a los ciclistas, tal y como determina el inciso final que se agrega al art. 84.1 c) LTSV
- Las bicicletas solo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano, conforme al nuevo inciso final que se añade al art. 7 c) LTSV
- *Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario, incluso si esos ciclistas circulan por el arcén* (art. 34.4 LTSV)
- Se permite que las bicicletas circulen por debajo de los límites mínimos de velocidad establecidos (art. 19.5 LTSV)

13.2.D) El Transporte de menores en los vehículos (y una nueva infracción sobre la carga)

La seguridad de los menores en los vehículos y su regulación es objeto de la reforma que se efectúa en la LTSV.

En este sentido se modifica el art. 11.4 LTSV, de manera que se eliminan las prohibiciones que en él se establecían derivando el régimen a lo que, por razones de seguridad vial, se disponga reglamentariamente. De esta forma será el Reglamento (General de Circulación) el lugar en el que se determinen las prohibiciones de

ocupación de los asientos delanteros o traseros del vehículo por los menores en función de su edad o talla.

Por otra parte, se añade a los supuestos que, previstos en el art. 84.1 LTSV, permiten la inmovilización del vehículo el de no hacer uso de los dispositivos de retención infantil cuando ello fuera obligatorio, inmovilización que, como en el resto de casos, se levantará en el momento que cese la causa que la motiva (ya sea por el uso del dispositivo o por dejar de hacer uso del vehículo el menor obligado a su utilización).

Además, se tipifica como infracción muy grave «circular con un vehículo cuya carga ha caído a la vía, por su mal acondicionamiento, creando grave peligro para el resto de los usuarios» y se hace en unos términos ciertamente especiales, pues parece que la infracción es la de «circular» (seguir circulando, tras la caída de la carga) y no el hecho mismo de la caída de esa carga (por estar mal acondicionada). Cuando menos, extraño.

13.2.E) Sobre la inmovilización y retirada del vehículo (y la retención del Permiso de Conducir)

Varias son las modificaciones que se realizan en cuanto a las previsiones sobre la medida de inmovilización del vehículo, al añadirse tres supuestos (y una excepción) a los ya previstos.

Así, se procede a la modificación del art. 84.1 LTSV en cuanto se habilitan, como supuestos que permiten la inmovilización del vehículo, los siguientes:

- Que «se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación», añadido a las previsiones ya efectuadas en el art. 84.1 a) LTSV.
- Que no se haga uso de los dispositivos de retención infantil, en los casos que fuera obligatorio, adiciona a lo establecido en el art. 84.1 c) LTSV.
- Que se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D, careciendo de la autorización administrativa correspondiente, mediante la adición de un nuevo apartado en el art. 84.1 k).

En ambos casos, tanto para la inmovilización como para la retirada del vehículo, se establece que los agentes de la autoridad podrán proceder a retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos

correspondientes a la adopción de esas medidas (arts. 84.4 y 85.2 LTSV), lo que viene a suponer el establecimiento de un medio de retención del vehículo como medio de garantía para el cobro de esas cantidades.

13.2.F) Sobre la notificación de las denuncias en el acto y sus excepciones

Por medio de la reforma se introduce, en el art. 76.2 LTSV un nuevo caso que, de concurrir, permite realizar la notificación en un momento posterior al de la comisión de la infracción y formulación de la denuncia que la motiva.

Se trata del supuesto en «que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia y control de tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo.

Esta nueva previsión, introducida en el art. 76.2 d) LTSV, dará cobertura a regulaciones como la efectuada en la Ordenanza de Ayuntamiento de Madrid (modificación efectuada por el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30 de noviembre de 2010) conforme a la que se establecía «que el agente denunciante se encuentre realizando labores de regulación del tráfico y carezca de medios para proceder a la persecución del vehículo infractor», cambio normativo que fue declarado nulo por la STSJ Madrid de 6 de marzo de 2012 (Rec. 83/2011) por no tener cobertura en los supuestos en los que la LTSV eximía de la obligación de notificación en el acto.

13.2.G) Sobre la notificación electrónica y la prelación de Lugares donde practicar la notificación

Se procede a reformar el art. 76.1 LTSV para recoger la prelación en cuanto a la determinación del lugar al que hay que enviar la notificación antes de practicarla por medios electrónicos en el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (en adelante TESTRA) y adecuarla a lo establecido, de manera general, en el art. 77.1 párrafo segundo de la propia LTSV.

La previsión establecida supone la determinación del orden que resulta preciso seguir en cuanto al medio y destino de la notificación:

- Dirección electrónica vial (DEV), en el caso de que el interesado dispusiera de ella

- En el lugar indicado (como domicilio a efecto de notificaciones) que expresamente se hubiera indicado para ello
- En el que conste como domicilio en los Registros de la propia Dirección General de Tráfico
- En el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA), las que no hubiera sido posible practicar en las anteriores direcciones

Con ello no se resuelven los problemas que, en la práctica, se plantean para la notificación de Infracciones y del resto a las que dé lugar el procedimiento sancionador.

Desde el momento en que el art. 59 bis.1 LTSV establece que al lado de esas direcciones que figuren como domicilios en los (diversos) Registros de la Dirección General de Tráfico «a estos efectos, los Ayuntamientos y la Agencia Estatal de Administración Tributaria podrán comunicar a la Dirección General de Tráfico los nuevos domicilios de que tengan constancia», la notificación, en cuanto al lugar en el que debe de ser practicada, se complica. Así lo ha entendido el Tribunal Constitucional cuando he señalado que «Incluso en los casos en que resulte frustrada la posibilidad de notificación personal en el domicilio que figure en el Registro de vehículos, corresponde a la diligencia mínima exigible a la Administración sancionadora, antes de acudir a la vía edictal, el intentar la notificación en el domicilio que aparezca en otros registros públicos y al que, con la mayor normalidad, se dirigen después las actuaciones en vía ejecutiva administrativa» (por todas, SSTC 32/2008, de 25 de febrero, FJ 2.º y 128/2006, de 27 de octubre, FJ 2.º).

La regulación de la comunicación entre notificador y notificado en el procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial (y en todo procedimiento administrativo en general) continúa siendo un laberinto en el que resulta fácil despistar a la Administración y rehuir las responsabilidades que, en su caso, correspondieran.

13.2.H) Sobre el plazo para proceder al pago o para realizar alegaciones

Se modifica la redacción de los arts. 79.1, 60 y 81 (apartados 1 y 5) sustituyendo, en todos ellos, el plazo de quince días naturales, que hasta ahora se fijaba

para formular alegaciones o proceder al pago voluntario de la sanción económica impuesta, por el de veinte días naturales.

Cabría pensar que se trata de una ampliación del plazo que se otorga al denunciado para decidir si abona la multa con todos los beneficios que ello supone (entre los que destaca la reducción a la mitad del importe inicialmente fijado para esa multa) y los compromisos que con ello adquiere (renuncia a formular alegaciones y fin del procedimiento). Pero no es así. Se trata, sencillamente, de corregir el error cometido por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, que de forma incoherente se refería a ese plazo en otro punto de la Ley, en el art. 74.3 d) LTSV, estableciendo otro diferente, precisamente el de veinte días que es el que ahora se fija de manera uniforme en todos los lugares en los que a él se hace referencia.

Así, ante las divergencias normativas de la LTSV en la fijación de ese plazo, habla que entender que el espacio de tiempo del que disponía el denunciado era el mayor de los previstos, ese plazo, el de veinte días, que ahora ya aparece en todos los lugares de la LTSV. Por ello no se trata de una ampliación del plazo para alegar o pagar, sino de una corrección de la deficiente exposición que, del mismo, se habla realizado por el legislador.

13.2.I) Sobre los vehículos con matrícula extranjera y su uso permanente en territorio español

Se añade una previsión en el art. 61.1 LTSV (un nuevo párrafo segundo) que impone la obligación de matriculación definitiva en España a vehículos (remolques y ciclomotores) que vayan a ser utilizados en nuestro país por residentes en España (ya sean personas físicas o jurídicas). En el caso de las personas físicas se trata de residencia y en el de las personas jurídicas (entidades) resulta suficiente con que sean titulares de un establecimiento situado en España.

Bien es cierto que se trata de una obligación cuya vigencia y exenciones se demoran en el tiempo hasta el punto que la disposición transitoria de la Ley 6/2014, de 7 de abril, establece que «no será efectivo hasta que se proceda a regular reglamentariamente aquellos aspectos que permitan su aplicación».

A ello, y en otro orden de cosas, se añade la previsión de prohibir la baja definitiva del vehículo por traslado a otro país, cuando ese vehículo no cumpla con los

requisitos de seguridad y medioambientales establecidos reglamentariamente (disp. adic. 18ª LTSV).

13.2.J) Sobre la responsabilidad en accidentes de tráfico por atropello de especies cinegéticas

La previsión que, sobre esta materia, fue en su día realizada en la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, e incorporada a la LTSV por la Ley 17/2005, de 19 de julio, recibe una serie de modificaciones.

Los aspectos que se modifican de la anterior redacción de la disp. adic. 9ª LTSV son los siguientes:

- Lugar. Se introduce la referencia que el accidente de tráfico por atropello de especies cinegéticas ha de ser en vías públicas
- Responsabilidad del conductor: Por los daños producidos «a personas» pero «sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irruman en aquéllas»
- Responsabilidad del titular del aprovechamiento cinegético o dueño del terreno: Por los daños a personas o bienes cuando el accidente de tráfico sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido doce horas antes de aquél.
- Responsabilidad del titular de la vía: cuando los daños sean consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo, en su caso, o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos.

14. COROLARIO

El vocablo '*Tráfico*', a colación, de las observaciones planteadas y esbozadas en este hacendoso y afanoso Proyecto, estaremos todos de acuerdo, en la acepción más común del término y al hilo del Diccionario de la Real Academia Española, descansa y gravita en la acción de circular con vehículos por calles y caminos y, también, en la de transitar por ellos como peatones. De acuerdo con esta acepción, este diligente y laborioso estudio excluye otros modos, medios o maneras de desplazamiento de los seres humanos como los que se realizan a través de mar o aire, vías férreas, etc.,

Con esta primordial, crucial y fundamental acotación y cortapisa, ahondando más en el sentido del tráfico, advierto sobre su profunda incidencia en la vida comunitaria y sobre su progresión, ya sin solución de continuidad, a partir del primer tercio del Siglo XX.

La utilización y destino del Automóvil, su inherente masificación, afectará a las tradicionales formas de convivencia e incidirá en el desarrollo socio-económico de los pueblos. En este orden, no cabe duda estar ante un plano nuevo y distinto al de nuestra realidad social. La fabricación de vehículos a motor como medio apto para el transporte de personas y de cosas, es muestra del ingenio humano y de su potencial creación. Es por ello que el hombre es raíz y sustancia en cualquier consideración de tráfico. Por su misma evolución cabe considerar al automóvil como calificante y conceptuado de las relaciones comunitarias en nuestro tiempo, con profundo acaecimiento en los usos y costumbres, hasta afectar a los ritmos de la civilización, a la vida del ocio, del negocio de los hombres y a la progresión de los Países.

Y con esta ingrátida, tenue y vaporosa reflexión, es posible deducir la composición básica del tráfico en su esquema más simple: primeramente, el medio de desplazamiento de un lugar a otro, desde la anatomía humana en la acción de caminar, hasta el uso de vehículos de muy distinta conformación física en función de su sistema de tracción; en segundo lugar, el camino, la infraestructura terrena adaptada o fabricada por el hombre mismo, como soporte físico para sus necesidades y afanes de movilidad; y, en tercer lugar, el propio hombre, que, desde su ingenio y esfuerzo, ha sido capaz de crear los instrumentos materiales que hacen posible la comunicación entre las gentes,

hasta llegar a las dimensiones y complejidades del tráfico rodado de nuestro tiempo, al margen de su común participación en el tráfico desde la mera actividad del andar.

Hasta aquí, asiento y cimiento una realidad patente, irrefutable y obvia Pero he de añadir que, el tráfico, siendo un modo de convivencia, en el que las personas compartimos el uso de calles y carreteras, mediante la utilización de vehículos, no me es dudoso e irresoluto que su tono y su bondad tengan directa relación con la bondad y el tono de las conductas que en su desarrollo se exteriorizan.

Y, es que, los comportamientos en el tráfico son la consecuencia de principios morales y de valores de igual índole que se han ido adquiriendo en los primeros años de vida en cada uno de nosotros, bien en el seno de la familia, bien en los distintos centros educativos o bien en la ordinaria convivencia a la que todos nos exponemos y exhibimos a diario.

Tan necesario e inexcusable es la participación en el tráfico que realizamos cada día, como ineludible e imperioso nos resulta vivir en Sociedad y ser parte integrante de la realidad social, con una educación cívica, civilizada, ética y moralidad.

Nunca será posible abordar un tráfico congruente, racional, coherente o seguro si en nosotros no se alberga resquicio alguno, hacia un modo de ser y actuar, responsable, juicioso y consecuente que, en definitiva, están fundado y abonado a la razón, discernimiento y raciocinio.

Al margen de relativismos de nuestro tiempo, enuncio con ahínco, que la formación en valores, reconocidos al cabo de siglos y siglos de civilización, continúa siendo la clave para que la vida social progrese en calidad, con lo que el tráfico, como parte de ella, será más soportable, admisible y menos gravoso para la Comunidad de las personas.

En todo caso, admitiré siempre, que los accidentes no cesarán de suceder JAMÁS, puesto que son la consecuencia de su fiabilidad, sus errores y sus limitaciones. Ni el más ultimado de los programas preventivos, puede plantearse el objetivo de hacerlos desaparecer.

Seamos consecuentes y congruentes: la implantación del carné por puntos, supuso un paso adelante en la prevención de la violencia viaria y en la reducción del número de víctimas mortales. Se han realizado valiosas, a mi entender, reformas en

materia sancionadora administrativa y penal, PERO ES NECESARIO ABORDAR LOS SINIESTROS DE TRÁFICO, NO COMO ACCIDENTES, SINO COMO SINIESTROS VIOLENTOS.

El delincuente viario es tratado de forma distinta al resto, tanto a nivel policial como judicial. No existe esa consideración de haber cometido un delito, en la persona del victimario... ¿Y por qué me pregunto yo?, ¿Qué falla?

Se echa de menos, a mi juicio, la elaboración de unos modelos comunes, unificados para todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, encargados de la instrucción de atestados por accidentes de circulación y delitos contra la Seguridad Vial, con una exhaustiva y minuciosa recogida de datos, ampliando, de este modo, diligencias de atención a las víctimas y de prevención social de victimarios.

Celeridad y presteza valiosa y significativa, deduzco y conjeturo ante la creación de una Ley contra la Victimología Vial, que incluya los delitos contra la Seguridad Vial y un Protocolo de actuación sobre la asistencia a víctimas de esta tipología delictiva.

Es inapelable y vital, en mi creencia y criterio, que todos los Funcionarios de Policía, amén de estar involucrados innegable y palmariamente, en la detección de falsas víctimas, deberían estar formados para tratar a las víctimas de un modo tranquilizador, comprensible, constructivo e informándoles sobre todo el proceso y derechos que les asisten.

Irremediable e imprescindible me resulta la coyuntura o lance, de intensificar la vigilancia policial en los intervalos horarios cuando se produzcan más accidentes.

Menester y requisito preeminente, en mi convencimiento, de mayores inversiones en Seguridad Vial y en infraestructuras viarias, eliminando puntos negros y dotando a las carreteras, elementos de seguridad (guardarraíles, asfalto antideslizante, eliminación de curvas, etc...

Es elementalmente basal la información, donde juegan un rol completamente trascendente los medios de comunicación y, la formación, fundada, erigida e instaurada en la educación vial como base de nuestra enseñanza, desde la educación infantil hasta la tercera edad, inclusive; reforzada con cursos para profesionales y colectivos determinados.

Estas son algunas medidas, que, personal y particularmente, profeso, fanatismo y dogmatismo, se deberían llevar a cabo para reducir el número de víctimas por siniestros viales en nuestras carreteras.

Soy consciente y consecuente que todo lo que se haga es nimio e insignificante, y, que hay que continuar trabajando mientras una sola persona pierda la vida en la carretera.

La labor, actividad y quehacer unificado de todos los colectivos y la absoluta continua concienciación de todos los que participamos en el tráfico rodado, tomará y transformará esta utopía en una realidad.

Sólo la Victimología vial deberá seguir estudiando de cerca la figura del victimario y de la víctima, para buscar puntos clave donde incidir e incurrir.

Con cierta frecuencia se asevera, tanto en los medios de comunicación, como en los diferentes Seminarios, Congresos y Cursos, elaborados y confeccionados por legos en esta disciplina, que los Órganos competentes en materia de tráfico tendrán de futuro "tolerancia cero" respecto de la seguridad vial. No deja de ser, a mi modo de ver, una ampulosa y pomposa declaración. Más coherente resultaría, en mi dictamen, definir acciones hacia el objetivo de lograr que su ejecución contenga los crecimientos de la accidentalidad a costa de los crecimientos en los censos de vehículos y de conductores, quebrando la línea lógica por la que una y otros convergen en el aumento de cifras.

Y, como colofón y remate de este aspecto, señalaré que es necesario dejar constancia y testimonio en la causa personal tratante. Y es que, al margen de los Planes de Prevención que establezcan los Poderes Públicos a los que corresponde la tarea de gestionar y diligenciar el tráfico, es innegable que las personales decisiones de incardinarse en la circulación de vehículos con un sentido de prudencia y de disciplina en cuanto a la obediencia a las normas preestablecidas, conforman ya por sí mismas un ejercicio activo de prevención, sin duda que el más importante sea cual fuere el plano que se contemple de la seguridad viaria.

Extrapolando un verso de Calderón de la Barca, referido al mundo de la milicia, arguyo y replico que en este hodierno guión y tratado "*aquí la más principal hazaña es obedecer*".

15. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- AGUERO RAMÓN-LIIN, Elena, (2012), Dogmática Penal sobre el asfalto: un enfoque práctico de los Delitos contra la Seguridad Vial. Ed. Comares.
- ALBA - MONCLÚS – IGLESIA, Accidentes de Tráfico: Manual Básico de Investigación y Reconstrucción. Universidad de Zaragoza, 2001. (ISBN 84-95475-21-9)
- ÁLVAREZ, LUQUE y GONZÁLEZ-CARVAJAL, Investigación de Accidentes de Tráfico. La Toma de datos. Universidad de Oviedo. Thomson.
- ARIAS PAZ, Manuel, Manual del Automóvil. 56ª Edición. (ISBN 84-96437-38-8)
- BAKER - FRICKE: Investigación de Accidentes de Tráfico, Northwstem University. (Traducción al castellano de SICTRA).
- Boletín Oficial del Estado, (2014), Código de Tráfico y Seguridad Vial. Ed. VV.AA.
- Boletín Oficial del Estado, (2012), Tráfico, Circulación y Seguridad Vial. Ed. VV.AA., 27ª edición.
- BORRELL VIVES, Joaquín; ALGABA GARCÍA, Pedro; MARTÍNEZ RAPOSO PIEDRAFITA, Juan Bautista, Investigación de Accidentes de Tráfico. Academia de Tráfico de la Guardia Civil, Dirección General de Tráfico. (ISBN 84-8475-002-7).
- BRANDARIZ GARCÍA, José Ángel, (2002), El trabajo en beneficio de la comunidad como sanción penal. Ed. Tirant lo Blanch. (ISBN: 84-8442-498-7).
- Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre, (2013), Manual de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico, Ed. VV.AA.
- GARCÍA ALBERO, Ramón, Nueva política criminal de la seguridad vial, reflexiones a propósito de la LO 15/2007, de 30 de noviembre y del Proyecto de reforma del Código Penal revista electrónica de Ciencia Penal y Criminológica. RECP 09-11 2007. <http://criminet.ugr.es/recpc>.
- GARCÍA-PABLOS DE MOLINA, Antonio. Criminología. Una introducción a sus fundamentos teóricos. 5ª edición. Tirant lo Blanch, Valencia 2005, 5ª edición corregida (ISBN 84-8456-475-4).
- Legislación sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, (2014). Ed. Civitas Ediciones, S.L., 31ª edición.
- LÓPEZ CORRAL, Miguel, (2009), Guardia Civil, La. Ed. La Esfera de los Libros, S.L. (ISBN 978-84-9734-806-5).
- LÓPEZ CORRAL, Miguel, (Mayo, 2011), Guardia Civil, La (Historia divulgativa). Ed. La Esfera de los Libros, S.L.
- LÓPEZ-MUÑIZ GOÑI, Miguel, Accidentes de Tráfico, Problemática e Investigación. Ed. Colex, 3ª edición. (ISBN 84-7879-553-7).

- MARTÍN SEGURA, José Aureliano. La ciencia estadística y la Criminología. Revista de Derecho Penal y Criminología, 3.a Época, nº 1 (2009), págs. 465-478.
- MARTÍNEZ VIQUEIRA, Eduardo, (Noviembre, 2010), Guardia Civil (Atlas Ilustrado). Ilustrador: Equipo Susaeta.
- MEMORIA ANÁLISIS TOXICOLÓGICOS MUERTES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO AÑO 2008, Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. <http://institutodetoxicologia.justicia.es> — www.mju.es /toxicología
- MEMORIA FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO. Vol. I. Cap. II. D). Evolución de la delincuencia en las Comunidades Autónomas. Fiscalía de la Comunidad Autónoma de Madrid. PVOL I. CAP III. ACTIVIDAD DEL MINISTERIO FISCAL. G) Fiscales de Sala Coordinadores y Delegados para Materias Específicas y Secciones o Delegaciones Territoriales Especializadas. 5. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.
- MIR PUIG, Santiago, (2008), Seguridad Vial y Derecho Penal. Ed. Tirant lo Blanch.
- MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (directores); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coordinador); Seguridad Vial y Derecho Penal, Análisis de la LO 15/2007, que modifica el Código penal en materia de Seguridad Vial, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2008. (ISBN 978-84-9876-061-3).
- MORALES GONZÁLEZ, Cristina, Metodología de cálculo de la velocidad del vehículo. Curso de Reciclaje para la Guardia Civil de Tráfico. Academia de Tráfico de la Guardia Civil. Mérica, Badajoz, 27 de enero de 2003.
- ORTS BERENGUER, Enrique, (Mayo, 2011), Prevención y control de la siniestralidad vial. Ed. Tirant lo Blanch, 1ª edición. (ISBN 978-84-9876-732-2)
- PAREDES PORRO, Miguel Ángel, (2010), *Tratamiento Policial de los Delitos contra la Seguridad Vial*, Ed. Tecnos.
- QUERALT JIMÉNEZ, Juan José, "El nuevo Derecho Penal Vial Generalidades críticas", en MIR PUIG, Santiago; CORCOY BIDASOLO, Mirentxu (directores); CARDENAL MONTRAVETA, Sergi (coordinador); Seguridad Vial y Derecho Penal, Ed. Tiran lo Blanch, Valencia, 2008. Pp. 63-71..
- RAYMON M. Brach and R. MATTHEW Brach, abril 2011, Vehicle Accident Analysis and Reconstruction Methods, Ed Sae International.
- SABUCEDO ÁLVAREZ, José Antonio,; PÉREZ RODRÍGUEZ, Marcos, Cursos Investigación y Reconstrucción de Accidentes. Universidad de Vigo, U. ISV (Vigo-Pontevedra). (material inédito)
- SÁNCHEZ MARTIN, Fermina, Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa. Resultados de la muestra española. Psicóloga asesora técnica de DGT. NIPO: 128-05-010-0. Proyecto realizado por 23 países europeos, con una subvención parcial de la Comisión Europea. DG TREN. (Contrato nº: B2702B-E3SARTRE3-2002-S07.14510).

SILVA, Lorenzo, (2010), Sereno en el peligro: la aventura histórica de la Guardia Civil.
Ed. Edaf. (ISBN 978-84-4142-643-6).

ULRICH BECK, (2006). La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad.
Ediciones Paidós Ibérica. (ISBN 978-84-493-1892-4).

16. ENLACES EXTERNOS APLICADOS

www.abc.es/sociedad/2015/02/10/abci-justicia-traffic-seguridad-vial-201502101816.html
www.abc.es/hemeroteca/delitos+contra+la+seguridad+vial+
www.aegc.es
www.augc.org
www.benemeraaldia.org/galerias-de-fotos.html
www.benemeraaldia.org/guardia-civil/historia-de-la-guardia-civil/
www.boe.es/legislacion/codigos/codigo.php?id=020_Codigo_de_Trafico_y_Seguridad_Vial&modo=1
www.civil.udg.edu/cordoba/pon/marchal.htm
www.coet.es/Coet/estados/Alcoholemia.htm
www.criminet.ugr.es/recpc
www.criminet.ugr.es/recpc/recpc_04-02.html
www.criminologiavial.com
www.criminologos.eu/criminologiavial/chapters/delitos-contra-la-seguridad-vial/
www.delitofiscal.jmdo.com/delito-contra-la-seguridad-vial/
www.dgt.es
www.dgt.es/es/la-dgt/
www.dgt.es/es/el-traffic/
www.dgt.es/es/la-dgt/objetivos-y-competencias
www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/
www.dgt.es/revista/num220/index.html
www.dgtpuntos.com.es
www.es-es.facebook.com/CriminologiaVial
www.es-es.facebook.com/guardiacivil062
www.es.wikipedia.org/wiki/Escuela_de_Trafico_de_Merida
www.es.wikipedia.org/wiki/Direccion_General_de_Trafico
[www.es.wikipedia.org/wiki/Luchamos por la vida](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Luchamos_por_la_vida)
www.es.wikipedia.org/wiki/Guardia_Civil
www.eumed.net/libros-gratis/2014/11/397/derecho-conducir.html
www.europapress.es/buscador.aspx?buscar=guardia+civil+traffic
www.eltricornio.foroactivo.com
www.familiayseguridadvial.com/delitos-contra-seguridad-vial/
www.forodelguardiacivil.com
www.gdt.guardiacivil.es

www.gdt.guardiacivil.es/webgdtlenlaces.php
www.guardiacivil.es
www.guardiacivil.org/index.jsp
www.guardiasciviles.com
www.iipp.es/taseval/up/alcohol/alc1 up.pdf
www.indret.com/pdfII001.pdf
www.infopolicial.com/t1909-formacion-los-delitos-contra-la-seguridad-vial-y-el-atestado-policial
www.interiorgob.es
www.interiorgob.es/web/servivios-al-ciudadano/carta_de_servicios/guardia_civil
www.institucionpenitenciaria.es/web/portallPenasyMedidasAltemativas/tbc.html
www.ispes.es/seguridadvial
www.juiciopenal.com/delitos/los-delitos-contra-la-seguridad-vial/
www.laleytraficoyseguridadvial.es
www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/guia-drogas-alcohol-y-conduccion.pdf
www.sede.dgt.gob.es
www.seguridadpublica.es/2014/08/cuadro-resumen-de-delitos-contra-la-seguridad-vial/
www.seguridadpublica.es/2014/07/32-leyes-actualizadas-sobre-vehiculo-trafico-y-seguridad-vial/
www.todopolicia.com/lagrupacion-de-trafico-de-la-guardia-civil/
www.todosobretrafico.wordpress.com/2014/11/22/ley-de-trafico-y-seguridad-vial-comentada/
www.uv.es/recri
www.umongc.org