



**UNIVERSIDAD DE VALLADOLID**

**Facultad de Derecho**

**Criminología.**

**LA SEGURIDAD VIAL EN EL MODELO POLICIAL  
ESPAÑOL.**

**Autor: Pedro Bandera González.**

**Tutor: D. Antonio Andrés Laso.**

**Julio 2018**





---

**Universidad de Valladolid**

**GRADO DE CRIMINOLOGÍA. CURSO ACADÉMICO 2017-2018**

**TRABAJO FIN DE GRADO.**

**TÍTULO: LA SEGURIDAD VÍAL EN EL MODELO POLICIAL  
ESPAÑOL.**

Trabajo fin de grado presentado por Pedro Bandera González, siendo el director del mismo D. Antonio Andrés Laso.

**Vº. Bº. del Director.**

**Alumno.**

**Fdo. D. Antonio Andrés Laso.**

**Fdo. Pedro Bandera González.**

**Valladolid a    de    de 2018.**



## ÍNDICE.

|  | <i>Pág.</i> |
|--|-------------|
| <b>RESUMEN</b> .....   | 4           |
| <b>ABREVIATURAS</b> .....  | 6           |
| <b>PREÁMBULO</b> .....   | 8           |
| <br>   |             |
| <b>1. LA SEGURIDAD VIAL</b> .....  | 11          |
| 1.1. Conceptualización de la Seguridad Vial.....   | 12          |
| 1.2. Evolución de la siniestralidad vial.....  | 15          |
| <br>   |             |
| <b>2. EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA</b> .....   | 19          |
| 2.1. Introducción.....   | 19          |
| 2.2. Evolución de la Legislación administrativa en materia de Seguridad Vial.....  | 21          |
| 2.2.1. <i>Real Orden de 31 de julio de 1897. (Primeros criterios sobre placas de matrículas.)</i> .....  | 21          |
| 2.2.2. <i>Real Decreto de 17 de setiembre de 1900, por el que se aprueba el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado.</i> ..... | 22          |
| 2.2.3. <i>Real Orden de 24 de mayo de 1907.</i> .....  | 23          |
| 2.2.4. <i>Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras, Real Decreto de 3 de diciembre de 1909.</i> ....   | 24          |
| 2.2.5. <i>Orden de la dirección general de obras públicas de 1º de octubre de 1914 dictando disposiciones especiales para la vigilancia en las travesías.</i> .....    | 24          |
| 2.2.6. <i>Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, de 23 de julio de 1918.</i> .....                            | 25          |
| 2.2.7. <i>Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, Real Decreto de 16 de junio de 1926.</i> .....               | 27          |
| 2.2.8. <i>Reglamento de circulación urbana e interurbana, Real Decreto 1391, de 17 de julio de 1928.</i> .....   | 29          |
| 2.2.9. <i>Código de la Circulación, de 25 de septiembre 1934.</i> .....  | 31          |
| 2.2.9.1. <i>Modificaciones más importantes aplicadas al Código de la Circulación de 1934.</i> .....  | 34          |

ÍNDICE.

|  | <i>Pág.</i> |
|--|-------------|
| <b>3. REGULACIÓN ACTUAL DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.....</b>   | <b>38</b>   |
| 3.1. Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.....   | 39          |
| 3.2. 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..... | 40          |
| 3.2.1. <i>Modificaciones más relevantes del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de LTCVMSV.....</i>   | <i>45</i>   |
| 3.3. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial..... | 49          |
| 3.4. Distribución de competencias en materia de seguridad vial.....  | 51          |
| <b>4. NORMATIVA PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.....</b>  | <b>55</b>   |
| 4.1. Periodo previo a la regulación penal de la Seguridad Vial.....  | 58          |
| 4.2. Regulación penal de la seguridad vial.....  | 60          |
| 4.2.1. <i>Mediante leyes penales especiales.....</i>   | <i>60</i>   |
| 4.2.1.1 <i>Ley de 9 de mayo de 1950, Sobre el uso y circulación de vehículos de motor... 60</i>  | <i>60</i>   |
| 4.2.1.2. <i>Reformas penales posteriores a Ley de 1950.....</i>  | <i>62</i>   |
| 4.3. La Seguridad Vial en los Códigos Penales.....   | 63          |
| 4.3.1 <i>Reforma del Código Penal, texto revisado de 28 de marzo de 1963.....</i>  | <i>63</i>   |
| 4.3.1.1. <i>Ley 3/1967 de 8 de abril, que introduce los delitos contra la Seguridad del Tráfico en el Código Penal.....</i>  | <i>63</i>   |
| 4.3.2. <i>Código Penal texto refundido de 1973.....</i>  | <i>64</i>   |
| 4.3.3. <i>Ley Orgánica 8/1983, de 25 de junio, de Reforma Urgente y Parcial del Código Penal.....</i>  | <i>64</i>   |
| 4.3.4. <i>Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código penal.....</i>  | <i>65</i>   |
| 4.4. Regulación penal actual de la Seguridad Vial. Código Penal L.O. 10/1995.....  | 66          |
| 4.4.1 <i>La Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.....</i>                              | <i>67</i>   |

## ÍNDICE.

|  | <i><b>Pág.</b></i> |
|--|--------------------|
| 4.4.2 <i>La Ley Orgánica 15/2007, 1 de diciembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.....</i> | 67                 |
| 4.4.3. <i>Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.....</i>                                 | 69                 |
| 4.4.4. <i>Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.....</i>                                 | 70                 |
| 4.5. Estadísticas de procedimientos judiciales por delitos contra la Seguridad Vial.....   | 71                 |
| <b>5. MODELO POLICIAL ESPAÑOL.....</b>   | <b>72</b>          |
| 5.1. Introducción.....   | 72                 |
| 5.2. Composición de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.....   | 77                 |
| 5.2.1. <i>Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado (FCSE).....</i>  | <i>77</i>          |
| 5.2.1.1. <i>Guardia Civil. Funciones y competencia.....</i>  | <i>78</i>          |
| 5.2.1.1.1 <i>Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Funciones.....</i>   | <i>80</i>          |
| 5.2.1.2. <i>Policía Nacional, funciones y competencia.....</i>   | <i>82</i>          |
| 5.2.2 <i>Las Policías de las Comunidades Autónomas.....</i>  | <i>83</i>          |
| 5.2.2.1. <i>Policía Autonómica del País Vasco. Ertzaintza.....</i>   | <i>85</i>          |
| 5.2.2.2. <i>Policía Autonómica de Cataluña. Mozos de Escuadra.....</i>   | <i>87</i>          |
| 5.2.2.3. <i>Policía Foral de Navarra.....</i>  | <i>89</i>          |
| 5.2.3. <i>Las Policías Locales. Funciones y competencia.....</i>   | <i>91</i>          |
| 5.2.3.1. <i>Agentes de movilidad.....</i>  | <i>94</i>          |
| 5.3. La Policía Judicial.....  | 95                 |
| 5.3.1. <i>La Policía Local como Policía Judicial.....</i>  | <i>99</i>          |
| 5.3.2. <i>La Policía Judicial de Tráfico.....</i>  | <i>100</i>         |
| <b>CONCLUSIONES.....</b>   | <b>101</b>         |
| <b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>   | <b>108</b>         |
| Textos legales consultados.....  | 112                |
| Consultas internet.....  | 117                |

**RESUMEN.** El ser humano desde sus inicios tuvo la necesidad de desplazarse. Tras la revolución industrial, con la aparición del primer vehículo a motor, el fenómeno del tráfico automovilístico se ha generalizado y extendido de tal forma que ha transformado exponencialmente la sociedad actual, ha posibilitado el progreso y bienestar. Sin embargo también ha conllevado una serie de consecuencias negativas, en la que tiene su máximo exponente los accidentes de circulación con la pérdida de vidas humanas, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial.

La seguridad vial es una faceta multidisciplinar, cuyo objeto finalista es evitar que se produzcan accidentes y, en todo caso, que sus consecuencias sean lo menos perjudiciales para las personas y para la sociedad.

Para llevar a cabo estos objetivos es imprescindible el diseño e implementación de una serie de estrategias, acciones y mecanismos en ámbitos como el preventivo, informativo, normativo, educativo, tecnológico, de investigación, de control que permitan establecer un sistema de tráfico viario seguro y eficaz, reduzcan de forma efectiva los accidentes de tráfico y sus lesiones, en las cuales están implicadas todo tipo de organismos gubernamentales como no gubernamentales.

Las Administraciones Públicas deben aportar mecanismos para estos fines, entre los que se encuentran las funciones de ordenación, regulación, prevención, control y sanción, empleando los medios coercitivos cuando fueren necesarios.

Entre estos mecanismos, está la faceta policial, que se lleva a cabo mediante las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, personal investido con carácter de Agentes de la Autoridad que velará por el cumplimiento de las normas, mantenimiento del orden público y la seguridad ciudadana, en la que se incluye la seguridad vial.

El fenómeno automovilístico ha ido evolucionado desde su aparición, y con él, el desarrollo normativo, que a su vez han tenido que ir asimilando los modelos policiales para llevar a cabo sus funciones, debiendo dotarse de una gran cualificación dado la gran complejidad que abarca la materia de tráfico en toda su extensión.

**Palabras clave:** Seguridad vial, accidentes de tráfico, circulación, vehículos a motor, automóvil, modelo policial, normas.



**ABSTRAC.** The human from its beginnings had the need to move. After the industrial revolution, with the appearance of the first motor vehicle, the phenomenon of the automobile traffic has been generalized and extended in a way that has transformed exponentially to the current society, and it has made progress and well-being possible. However, it has also led some negative consequences, in which traffic accidents have their greatest exponent with the loss of human lives. That represent a high cost for society and accentuate the forced intervention of public authorities in the maintenance of traffic safety.

Road safety is a multidisciplinary facet, whose final objective is to avoid accidents and, in any case, its consequences are the least harmful to the person and to the society.

To carry out these objectives it is essential to design and implement some strategies, actions and mechanisms in areas such as preventive, informative, regulatory, educational, technical, technological, research and control to establish a safe and an effective road traffic system, to reduce effectively the traffic accidents and injuries, in which all types of government as and non-governmental agencies are involved.

The Public Administrations must provide the methods for these purposes, as organization, regulation, prevention, control and sanction, using coercive actions when it was necessary.

Among these methods, there is the police action, which is carried out by the personnel with the character of Agents of the Authority that will ensure the compliance to the rules, the maintenance of public order and citizen security, which includes road safety.

The motoring phenomenon has evolved since its beginnings, and with it, the regulatory development. At the same time, the police models have made special studies to carry out their functions, to be endowed with a great qualification due to the great complexity that the traffic involved.

**Key words:** Road safety, traffic accidents, circulation, motor vehicles, automobile, police model, norms.

## **ABREVIATURAS.**

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>Art.</b>      | Artículo.  |
| <b>ATGC</b>      | Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.   |
| <b>BOE.</b>      | Boletín Oficial del Estado.  |
| <b>BOC</b>       | Boletín Oficial de Canarias.   |
| <b>BON</b>       | Boletín Oficial de Navarra.  |
| <b>CA</b>        | Comunidad Autonómica.  |
| <b>CCAA</b>      | Comunidades Autónomas.   |
| <b>LECrim</b>    | Ley de Enjuiciamiento Criminal.  |
| <b>ONU</b>       | Organización de Naciones Unidas.   |
| <b>CC.</b>       | Código de la Circulación, de 25 de septiembre 1934.  |
| <b>CE</b>        | Constitución Española.   |
| <b>CNP</b>       | Cuerpo Nacional de Policía.  |
| <b>CP</b>        | Código Penal de 1995.  |
| <b>DP</b>        | Derecho Penal  |
| <b>EA</b>        | Estatuto de Autonomía.   |
| <b>EEAA</b>      | Estatutos de Autonomía.  |
| <b>Ed.</b>       | Edición.   |
| <b>Et al.</b>    | Y otros.   |
| <b>DGT</b>       | Dirección General de Tráfico,  |
| <b>DRAE</b>      | Diccionario de la Real Academia Española.  |
| <b>FCS</b>       | Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.  |
| <b>FCSE</b>      | Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.   |
| <b>Ibíd.</b>     | En la misma obra.  |
| <b>LECrim.</b>   | Ley de Enjuiciamiento Criminal.  |
| <b>LO</b>        | Ley Orgánica.  |
| <b>LRBRL</b>     | Ley Reguladora de Bases de Régimen Local   |
| <b>LBTCVMSV</b>  | Ley de Bases, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.              |
| <b>LTCVMSV</b>   | Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. |
| <b>TRLTCVMSV</b> | Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial   |
| <b>OMS.</b>      | Organización Mundial de la Salud.  |

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Óp. Cit.</b> | Obra citada.  |
| <b>PA</b>       | Policía Autónoma.                                     |
| <b>PN</b>       | Policía Nacional.                                     |
| <b>PL.</b>      | Policía Local   |
| <b>RD</b>       | Real Decreto  |
| <b>RDL.</b>     | Real Decreto Legislativo.                             |
| <b>RGCond.</b>  | Reglamento General de Conductores.                    |
| <b>RGCir</b>    | Reglamento General de Circulación.                    |
| <b>RJUAM.</b>   | Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid |
| <b>RPST.</b>    | Reglamento Procedimiento Sancionador de Tráfico       |
| <b>STC</b>      | Sentencia del Tribunal Constitucional.                |
| <b>Vid.</b>     | Véase.  |

## **PREÁMBULO**

El presente trabajo de fin de grado, cuyo título es “**La Seguridad Vial en el modelo policial español**”, está dirigido a establecer cómo afrontan cada uno de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad que componen el modelo policial español, una faceta tan compleja y multidisciplinar como es la seguridad vial.

Mediante este preámbulo, se exponen las bases seguidas para el desarrollo del trabajo, el cual está dividido en una serie de capítulos de tal forma, que se irá aglutinando toda la información necesaria para finalmente establecer como corolario una serie de conclusiones.

El trabajo conlleva un primer capítulo en el que se establece el concepto de seguridad vial, seguidamente hacemos un estudio evolutivo de la normativa de seguridad vial, desde los inicios de la aparición del vehículo de motor, hasta la incorporación de la Ley de Seguridad Vial, que será objeto del contenido del capítulo tercero, donde se expondrán las bases reguladoras de la actual Legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y de la Seguridad Vial, y las competencias en materia de tráfico, el capítulo cuarto estará dedicado a hacer un estudio evolutivo de la materia penal relacionada con la seguridad vial hasta su situación actual, y el último capítulo dedicado a desarrollar la composición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en base al actual modelo policial.

### **I**

Empezaremos el trabajo exponiendo la relevancia de la materia y la correspondiente preocupación de los Estados y Organismos oficiales, a lo que se le dedica innumerables esfuerzos.

Seguidamente pasaremos a intentar definir o conceptualizar la expresión “**seguridad vial**”, para conocer con exactitud su extensión y a dirigirlo como sugiere el título del trabajo, hacia la perspectiva de la función o modelo policial, en concreto de cómo la afrontan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en función de las misiones que tienen asignadas y las competencias de cada una de ellas, dentro de la marco de la seguridad pública.

El desarrollo evolutivo del contexto de la seguridad vial, está correlacionado con la incorporación del vehículo automóvil a las vías públicas, y las consecuencias de ello en su versión negativa, con es la producción de los accidentes de tráfico, por lo que se exponen una serie de datos representativos de esa evolución en esos aspectos.

## II

En el capítulo segundo realizaremos un estudio evolutivo de lo que ha supuesto la regulación normativa en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Se establece una fecha de referencia, el año 1887, que sin tener por qué ser exactamente la primera norma, nos sirve para ir haciendo un análisis de los diferentes textos normativos que han ido surgiendo, como adopción de medidas por parte de la autoridades para ir regulando una disciplina que pronto iría saturando las calles y supondría toda una revolución en la forma de vida de los ciudadanos.

En la primera fase de este estudio evolutivo, como veremos, se irán exponiendo una serie de Leyes, Reglamentos y Órdenes que intentan normalizar todos los aspectos que conlleva la circulación de vehículos a motor, como, las autorizaciones para permitir la circulación de los vehículos y a sus conductores, armonización con el tránsito de los peatones, los servicios públicos etc., que en un primer momento se afrontaban desde diversos ramos de la Administración, por lo que conllevaban cierta falta de criterio y que originaban cierta confusión.

En esta situación expondremos lo que significó la publicación del Código de la Circulación en 1934, como una norma vertebradora y ajustada a las necesidades del momento, y que ha tenido un largo periodo de vigencia y ha soportado todo el desarrollo automovilista en España, hasta finales de los años ochenta.

## III

En capítulo tercero, expondremos la normativa actual en materia de seguridad vial, que desde la aprobación de la Ley de Bases en 1989, ha sido el origen del nuevo desarrollo normativo fundamentado en la promulgación mediante un Real Decreto Legislativo, la denominada Ley de Seguridad Vial y desarrollado mediante una serie de reglamentos, que pormenorizan cada uno de los diferentes campos que abarca la seguridad vial, desde el punto de vista de ordenación, regulación y control del tráfico.

Este capítulo se completa con la distribución de competencias en materia de tráfico de cada una de las Administraciones públicas.

#### **IV**

En capítulo cuarto, se efectuará un análisis de la introducción en el Código Penal de aquellas conductas más graves relacionadas con la seguridad vial, y que se han considerado que requieren su persecución mediante las medidas más contundentes de que dispone el Estado de Derecho, mediante su consideración como delitos contra la seguridad vial, castigando así a un conjunto de conductas dolosas, que se consideran ponen en peligro a los usuarios de las vías públicas con la circulación de vehículos de motor, con el fin de proteger así a la colectividad.

#### **V**

En el último capítulo, desarrollaremos la composición de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, de acuerdo con el modelo policial establecido por la Constitución Española de 1978, y la Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con el objetivo de concretar las funciones y competencias que tienen asignados en materia de seguridad vial, tanto en el plano normativo administrativo, como penal, y los medios de coordinación y cooperación existentes.

## **1. LA SEGURIDAD VIAL.**

La seguridad vial es hoy día uno de los asuntos que mayor relevancia presenta desde el punto de vista político y social, y constituye una de las grandes preocupaciones de los países donde, por los procesos acelerados de desarrollo y expansión de las ciudades, sobresalen los vehículos sobre los peatones<sup>1</sup>. El fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana y que se ha transformado en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de libertad de circulación, pero al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular para que este ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública. Las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial.<sup>2</sup>

El problema de la circulación vial, se ha generalizado a nivel mundial, como así lo expresa la Organización Mundial de la Salud (OMS), que viene desarrollando estudios en esta materia desde 1962, en el que según informe publicado en 2008, estima que cada año en el mundo mueren 1,2 millones de personas por choques en las vías públicas y 50 millones resultan heridas. Las previsiones indican que estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años, si no se aplican planes preventivos, considerando, que los accidentes de tráfico son uno de los mayores problemas de salud pública en los países desarrollados, donde es la primera causa de muerte entre las personas de entre los cinco y cuarenta y cuatro años.<sup>3</sup>

La Asamblea General de la ONU en su resolución 58/9 de 5 de noviembre de 2003, sobre la crisis de seguridad vial en el mundo, expresaba su preocupación por que sigue aumentando el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico en todo el mundo, especialmente en los países en desarrollo; y expresa su “*convencimiento de que la responsabilidad de la seguridad vial recae en las autoridades locales, municipales y nacionales.*”<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> MINGORANCE SANCHEZ, J.A. “La Seguridad Vial en el Ordenamiento Penal: Justificación y Crítica”, Revista de Derecho UNED, núm. 20, 2017

<sup>2</sup> Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo de por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. *Exposición de Motivos.*

<sup>3</sup> OMS. Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial. Resumen. 2008. *Introducción*

<sup>4</sup> Asamblea General de Naciones Unidas. “Resolución aprobada 60/5. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” 38ª sesión plenaria 26 de octubre de 2005 .A/RES/60/5

Igualmente expresa su preocupación el Parlamento Europeo, que considera que, la *seguridad vial es una cuestión social de primer orden*<sup>5</sup>, fruto de ello es el esfuerzo divulgativo mediante recomendaciones, decisiones, y resoluciones, llevando a cabo políticas concretas en este sentido.

### **1.1. Conceptualización de la Seguridad Vial.**

El concepto de “**Seguridad Vial**” es muy amplio, y se puede exponer desde diferentes puntos de vista, como puede ser jurídico, técnico, físico o social, y se puede relacionar con aspectos como la libertad, la deambulación, el transporte, el ocio, la tecnología entre otros.

No existe una definición expresa de seguridad vial en la normativa española y comunitaria, por lo tanto vamos a definir los vocablos que pretendemos desarrollar, “seguridad vial”, de acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, (DRAE)<sup>6</sup>, donde, extraemos el término “seguridad”, como sustantivo, del latín *securitas, -ātis: Cualidad de seguro*<sup>7</sup>, Seguro/ra, del latín *secūrus: Libre y exento de riesgo, lugar o sitio libre de todo peligro*.<sup>8</sup>

El término “vial”, como adjetivo, que cualifica, determina y restringe el concepto de seguridad, del latín *viālis: perteneciente o relativo a la vía*.<sup>9</sup>, en su cuarta acepción, *Camino por donde se transita. Calzada construida para la circulación rodada. De los caminos, carreteras y vías públicas en general o relacionado con ellos*.

En un primer análisis, debemos entender, que la seguridad vial, hace referencia a las condiciones del camino o calzada construida para la circulación de forma segura o libre de peligro.

Recogiendo algunas definiciones del contexto, seguridad vial, se extraen argumentos como “conjunto de medidas, disposiciones, normas, entre otras, que existen en torno a la circulación de personas y automóviles por las calles y autovías, y que tiene una clara misión de prevenir accidentes de tránsito que involucren a los sujetos mencionados.”<sup>10</sup>.

---

<sup>5</sup> COMISIÓN EUROPEA. Orientaciones políticas sobre Seguridad Vial 2011-2020, Bruselas, 2010. [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_es.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_es.pdf) en línea [ consulta día 20 de marzo de 2018 ]

<sup>6</sup> Diccionario Real Academia Española, s. v. seguridad, vial.

<sup>7</sup> DRAE. Definición de seguridad, <http://www.rae.es/>, en línea [consulta día 14 de marzo de 2018]

<sup>8</sup> DRAE. Definición de seguro, <http://www.rae.es/>, en línea [consulta día 14 de marzo de 2018 ]

<sup>9</sup> DRAE. Definición de vial, <http://www.rae.es/>, en línea [consulta día 15 de marzo de 2018 ]

<sup>10</sup> <https://www.definicionabc.com/general/seguridad-vial.php>, en línea [consulta día 14 de marzo de 2018 ]



Otra definición de seguridad vial, “*es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como Peatón, Pasajero o Conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito*”<sup>11</sup>.

Por la tanto, “***seguridad vial***”, la podemos conceptualizar como **el conjunto de medidas** (de todo tipo de aplicaciones normativas, controles, tecnológicas, preventivas, sancionadoras), **destinadas a proporcionar el mayor grado de seguridad en las vías de circulación** (carreteras, calles, caminos), **con el fin de proteger a los diferentes usuarios** (conductores, ciclistas, patones) **que en ella interactúan, reduciendo la siniestralidad en medida de lo posible.**

Los elementos que interactúan en el proceso de la seguridad vial, son el **vehículo**, el medio donde se desenvuelve, **la vía** y el factor humano, **los usuarios**, a la hora de definirlos, tendremos que dirigirnos a la normativa vigente en la materia, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante TRLTCVMSV), donde se incluyen una serie de conceptos concretos, definidos en anexo I, titulado, Conceptos Básicos, que en relación a los vehículos establece definiciones como: *vehículo de motor, ciclo, vehículo de dos ruedas, automóvil, motocicleta*, etc. en relación con las vías: *carreteras, autopistas, autovías travesías, vías interurbanas*, etc., y como usuarios: *peatón, conductor, conductor habitual, titular del vehículos* etc.

Estos tendrán su limitación espacial, y por lo tanto amparados por la normativa vigente, cuando se encuentren dentro del marco establecido por art. 2, ámbito de aplicación de la normativa de tráfico, se entiende que, “*Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.*”

Por lo tanto la seguridad vial se extiende a todo el territorio nacional, y obliga a todo tipo de usuarios que circulen por las vías públicas; autovías, autopista, carreteras, caminos etc., como privadas que sean de uso común, es decir que sean utilizadas por un número indeterminado de usuarios.

---

<sup>11</sup> <http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html>, en línea [consulta día 14 de marzo de 2018 ]

El objetivo de la seguridad vial, es evitar que se produzcan accidentes de tráfico, la pretensión de tener un resultado absoluto cero será prácticamente imposible, no obstante éste será el fin al que se debe aspirar, para garantizar el tránsito circulatorio reduciendo al mínimo el grado de peligrosidad para lograr una disminución paulatina y constante tanto del número de siniestros, como de sus consecuencias lesivas.

En la actualidad, la expresión *seguridad vial*, ha venido a sustituir a la anterior de *seguridad del tráfico*, aunque pueden considerarse términos sinónimos, la definición de **tráfico**<sup>12</sup>, hace referencia más concreta restringida del término, *a paso de vehículos, personas o mercancías por un lugar o un terreno ideal*, desde el punto de físico puede definirse como “*el desplazamiento de personas, animales y vehículos, por las carreteras, calles y caminos*”<sup>13</sup>.”

La seguridad vial, se ha de considerar que está dentro del marco de la seguridad pública, ya que ésta engloba toda actividad dirigida a la protección de personas y bienes, y al mantenimiento de la tranquilidad y el orden ciudadano.<sup>14</sup>

La Constitución Española de 1978 (en adelante CE) asumió el concepto de seguridad ciudadana en el art. 104.1, así como el de seguridad pública art. 149.1.29°. Posteriormente, la doctrina y la jurisprudencia han venido interpretando, con matices, estos dos conceptos como sinónimos.<sup>15</sup>

Por último, la seguridad vial, también la correlacionamos con la seguridad colectiva, en concreto en la intervención del Derecho Penal, donde se encuadran los delitos contra la seguridad vial, para condenar determinadas conductas arriesgadas y peligrosas cuando los daños que pueden producir para bienes jurídicos personales, sociales para la colectividad, sean considerables.

---

<sup>12</sup> (sin autor) *Cuestiones de Seguridad Vial, Conducción eficiente, medio Ambiente y Contaminación* Área de formación y conductores. Dirección General de Tráfico. Año 2011. Pág. 5

<sup>13</sup> DRAE. Definición de tráfico, 2ª acepción. <http://www.rae.es/> en línea [consulta día 15 de marzo de 2018 ]

<sup>14</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional núm. 175/1999 de 30 de septiembre de 1999, antecedentes de hecho 2º a. publicada BOE núm. 263 suplemento 3 de noviembre de 1999.

<sup>15</sup> Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana, publicada en BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015.Preámbulo I, párrafo 3º.

## **1.2. Evolución de la siniestralidad vial.**

La seguridad vial, ha ido evolucionando en medida que lo ha hecho la sociedad, en concreto su estrecha relación con el automóvil y su expansión generalizada, y de acuerdo con el profesor MONTORO GONZÁLEZ. *“lamentablemente, junto a sus aspectos positivos, la masiva motorización ha traído también todo un conjunto de problemas, como el ruido, la contaminación, los problemas de movilidad, la necesidad de infraestructuras, las fuentes de energía, la falta de espacio en las ciudades, etc., aunque el reto más grave son, sin duda, los accidentes de tráfico,”*<sup>16</sup>, con las consecuencias en producción de víctimas e importantes costes económicos y personales.

El vehículo automóvil hace su aparición en el escenario público en la segunda mitad del siglo XIX, pero éste no se generaliza hasta que se produce la fabricación en cadena en el primer cuarto de siglo XX, cuando se reducen los costes y consecuentemente los precios para los usuarios.

En España, se inició el control administrativo del parque automovilístico de vehículos de motor tuvo lugar en el año 1900, con la matriculación en Palma de Mallorca del primer automóvil, un vehículo marca Clement, tipo cuadríciclo.<sup>17</sup>

No sería hasta partir del año 1914, cuando se inicia un ascenso notorio del parque móvil, que tuvo lugar hasta el año 1930, llegando a los trescientos mil vehículos, época que se caracterizó por un fuerte incremento del empleo industrial, sin embargo, los siguientes dos decenios, de 1930 a 1950, se sufre un evidente retroceso con motivo de la Guerra Civil y las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial, produciendo un descenso de la economía que repercute en el número de vehículos. Es a partir de 1950 cuando se produce el “boom automovilístico”, estimándose las cifras de un millón de vehículos en el año 1960 con dos millones de conductores, hasta las cifras actuales de más de treinta y dos millones de vehículos y más de veintiséis millones de conductores.<sup>18</sup>

---

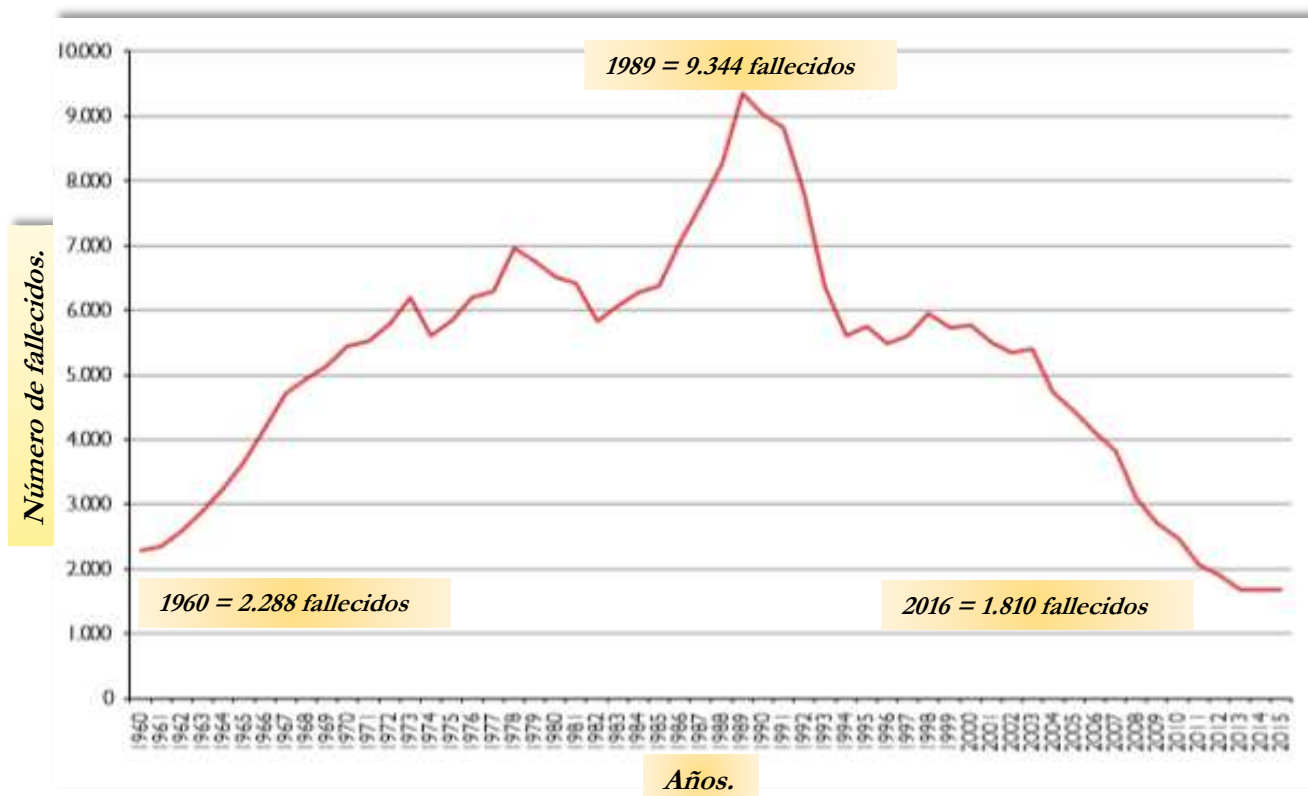
<sup>16</sup> MONTORO GONZÁLEZ, Luis. “Estrategias para la prevención de los accidente de tráfico” Seguridad *Vial*, Valencia, 2008, Editorial Tirant Lo Blanch, 2008, pág. 17.

<sup>17</sup> GARCIA RUEDA, María Isabel. (técnico de “Primeros vehículos matriculados en España”, documento sellado por DGT.  
<http://www.dgt.es/images/Primeros-Vehiculos-matriculados-en-Espana-1900-1964-Biblioteca-DGT-1008562.pdf>, en línea [consultado marzo de 2018]

<sup>18</sup> CARRERAS Albert. “Estadísticas Históricas de España.”, Fundación BBVA. Editorial Nerea S.A. 2005, 2º Edición, págs. 360-362.

Las estadísticas de accidentes de tráfico con víctimas, se llevan a cabo en España desde el año 1962, que se originaron por disposición general de Presidencia del Gobierno, Orden de 21 de febrero de 1962, por la que se regula la Estadística de Accidentes de Circulación, unificando las estadísticas que anteriormente llevaban a cabo por separado el Instituto Nacional de Estadística, y el Ministerio de Obras Públicas primero y posteriormente la Jefatura Central de Tráfico, estableciéndose que la Jefatura Central de Tráfico realizaría las Estadísticas de Accidentes de Circulación por carretera y demás vías públicas con la colaboración de la Dirección General de la Guardia Civil y de la Autoridades municipales.

Seguidamente exponemos la gráfica correspondiente al número de víctimas mortales producidas como consecuencia de los accidentes de circulación de vehículos producidos en España entre los años 1960 y 2016.



*Evolución de las cifras de fallecidos por accidentes de tráfico desde 1.960 a 2016.<sup>19</sup>*

<sup>19</sup> Fuente de obtención de la gráfica. DGT. “Las principales cifras de la siniestralidad vial en España.” Editado por Dirección General de Tráfico. 2016.

<http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2016.pdf> . En línea [consultado en abril de 2018]

Como podemos observar desde que se llevan a cabo las estadísticas unificadas de accidentes de tráfico, coincidente con el periodo de evolución del fenómeno automovilístico iniciado a finales de los años 50, se produce un aumento paulatino de las víctimas mortales por accidentes de tráfico en vías urbanas e interurbanas desde 1960, en el que se contabilizaron un total de dos mil doscientos veintidós fallecidos, con la consideración de que en ese periodo el parque móvil era de sólo un millón de vehículos, efecto que continuaría incrementándose, hasta llegar a 1.989 en que se produce la cifra registrada con el mayor número de fallecidos en España, con nueve mil trescientos cuarenta y cuatro, con un parque móvil de algo más de diez millones de vehículos.

A partir de esta fecha, se va produciendo un descenso paulatino de los accidentes de tráfico, motivado por diferentes aspectos, pero que tiene coincidencia con la entrada de la Ley de Seguridad Vial de 1990, donde se toma una mayor conciencia de la seguridad vial, adoptando medidas como la obligación del uso de cinturón de seguridad, casco en motocicletas y ciclomotores, uso de radar para controlar la velocidad, las campañas divulgativas en televisión, que se caracterizaron por su mayor dureza, mejoras en la seguridad de los vehículos etc.

Desde 1994 hasta 2004, se produce un estancamiento en la reducción de víctimas en los accidentes en la que como podemos observar se estabiliza en el entorno de los cinco mil fallecidos anuales, y partir de ahí se origina un nuevo descenso atribuible en otros aspectos a la entrada del permiso por puntos en España en el año 2006.

Este último periodo de descenso en el número de víctimas mortales, se llega al mínimo histórico en año 2.013, con mil seiscientos ochenta fallecidos en las vías españolas, y a partir de ahí, se produce un leve incremento, llevando las cifras actuales a los mil ochocientos diez fallecidos en 2016, registrándose una tendencia alcista, existiendo un número de vehículos del orden de los treinta y dos millones. El año 2017, todo hace indicar que se sigue en esa proyección ya que se han contabilizado mil doscientas víctimas mortales en vías interurbanas, un tres por ciento más que en 2016, a falta de la incorporación de las víctimas en vías urbanas.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Balance de Seguridad Vial 2017.  
<http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/01/Presentacion-balance-siniestralidad-2017-completo..pdf> en línea [consultado 14 de mayo de 2018]

Las cifras expuestas en el proceso evolutivo de las víctimas en accidentes de tráfico en las vías españolas, no se pueden comparar de forma simple, ya que no se dan en el mismo contexto vial en todos los periodos, situaciones como, el aumento constante del número de vehículos, la evolución del número y estado las vías, número de desplazamientos, etc., si bien aun siendo cierto que existe una mayor concienciación en esta materia, esta tarea debe ser incesante y de continua de renovación, tanto en cuanto, se sigan produciendo accidentes con víctimas en las carreteras.

En este estado GARCÍA ALBERO, indica *“que a nadie escapa que la siniestralidad vial ha conquistado un lugar preeminente en la agenda política y mediática.”* La cuestión es que no es que estemos peor que antes, los efectos personales y económicos de los accidentes son viejos conocidos y se tiende hacia una política de «tolerancia cero» hacia los infractores.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> GARCÍA ALBERO, Ramón. “La nueva política Criminal de la Seguridad Vial”, *Revista electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. 09-11, 2007, pág. 11:2

## **2. EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.**

### **2.1. INTRODUCCIÓN.**

La proliferación del automóvil a motor a finales del siglo XIX motivó la necesidad de ordenar el tráfico terrestre dando lugar así al desarrollo de estructuras de gobierno tanto para gestionar el desarrollo y mantenimiento de los vehículos y las vías como para ordenar los criterios y aptitudes necesarios para conducir estos aparatos. Desde entonces hasta nuestros días ésta ha sido una constante, siendo unos de los aspectos sociales y jurídicos de mayor implicación por parte de los Estados.

En este sentido como considera MONTORO GONZÁLEZ<sup>22</sup>, la supervisión policial es un elemento en el que hay que prestar más atención para la prevención de la accidentalidad, en especial en las ciudades, *“ya que es evidente que el estricto respeto de las normas es lo único que nos puede hacer prever el comportamiento de los otros.”*, esta es una tarea donde las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (FCS) tienen una especial incidencia.

Previamente, existían normas que regulaban aspectos relacionados con la seguridad y el orden en los caminos, que eran transitados por carruajes y animales, en esta etapa no existían carreteras y el tránsito estaba conformado por carruajes de tracción animal, como anecdótico, en 1785 tiene lugar la Instrucción de Caminos (Reino de Aragón)<sup>23</sup> que establecía, *“Todos los meses del año saldrán todos los Vecinos por Cuadrillas al reparo, y composición de Caminos Reales, y Públicos, alternando unos días unos, y otros sin excepción alguna, de suerte,…”*, en el siglo XIX con las primeras carreteras, la Ley de Travesías de 1849<sup>24</sup> recogía *“la obligación que por las disposiciones vigentes tenían los pueblos situados en las carreteras principales de costear la construcción y conservación de las mismas…”*, y en 1877 la Ley de Carreteras<sup>25</sup>, la primera ley en esta materia, donde establecía en su artículo segundo, que las carreteras podrían ser costeadas, por el Estado, por las Provincias, por los Municipios, por los particulares y con fondos mixtos.

---

<sup>22</sup> MONTORO GONZÁLEZ, Luis, Óp. cit. pág. 20

<sup>23</sup> Vid. Instrucción de Caminos de 1785, publicado por José Manuel Sanz el 18 enero de 2016.

<https://ingeniaviarum.wordpress.com/2016/01/18/instruccion-de-caminos-1785/> En línea [Consulta día 17 de marzo de 2018.]

<sup>24</sup> Vid. Ley de Travesías 1849.

<http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/18001849/11849.htm> En línea [Consulta día 17 de marzo de 2018.]

<sup>25</sup> Vid. Ley de Carreteras de 1877, art. 2.

<http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/18751899/11877.htm> en línea [Consulta día 17 de marzo de 2018.]

En España tampoco existe unanimidad respecto la fecha de nacimiento del fenómeno automovilístico, pero la mayoría de los estudiosos consideran como año cero 1899. Un año más tarde, se aprobaría el “*Reglamento para el Servicio de Coches Automóviles por las Carreteras del Estado*”, el 17 de septiembre de 1900, que puede ser considerado como nuestra primera norma general dictada para regular el fenómeno del tráfico.<sup>26</sup>

El incesante progreso de la industria del automóvil, la importancia adquirida para el transporte de viajeros y mercancías y el mejoramiento de nuestras vías públicas, con el consiguiente aumento de la circulación, motivaron el dictado de numerosas disposiciones procedentes de diversos ramos de la Administración, que posiblemente la falta, de la necesaria unidad de criterios, lo que daba lugar con frecuencia, a confusión y perturbación en los servicios. Para corregir esta situación, se publicó el Código de Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934 norma que supuso un hito importante y que ha estado en vigor, al menos, algunos de sus preceptos hasta el año 2009.<sup>27</sup>

Seguidamente vamos a hacer un recorrido de forma resumida de la evolución normativa en materia de seguridad vial, por su importancia y lo que ha supuesto para la sociedad, ya que este fenómeno ha cambiado la forma de estructurar las ciudades, afectando en muchos otros aspectos como el transporte, las comunicaciones, las tecnologías el medio ambiente, etc., lo que ha ido generando una constante adaptación de las normas reguladoras de toda índole.

En el desarrollo evolutivo que vamos a exponer, trataremos de forma diferenciada la legislación administrativa en materia de tráfico que tiene un mayor campo de intervención, con la penal, que siempre ha ido a expensas de la primera y con un espacio mucho más reducido.

---

<sup>26</sup> Dirección General de Tráfico, Inicio del Tráfico. <http://www.dgt.es/es/generico.shtml> , En línea [Consulta día 17 de marzo de 2018.]

<sup>27</sup> GARCÍA GIL, F. Javier. *Legislación sobre Tráfico Circulación y Seguridad Vial*. 6ª Edición 2005, Navarra, Thomson Aranzadi, pág. 11



## **2.2. Evolución de la Legislación administrativa en materia de Seguridad Vial.**

MINGORANCE SÁNCHEZ, indica que, “*en España la mayoría de los estudiosos consideran que al año cero en la gestión de la movilidad fue 1899, aunque sería el 17 de septiembre de 1900 cuando se aprobaría el «Reglamento para el servicio de Coches Automóviles por las carreteras del Estado» y se matricularía el primer vehículo.*”<sup>28</sup>

Después le seguirían los Reales Decretos de 1918, seguidos por los 1920 y 1922, que trataron de disciplinar la materia del tráfico automovilístico que se estaba generando, pero que no se logró unificar hasta el Reglamento de 1926.<sup>29</sup>

No obstante pondremos el punto de partida en el año 1887, con la Real Orden de 31 de julio, como referente normativo en el que ya se hace mención al vehículo de motor, desarrollando todo el plano evolutivo hasta el año 1989 en que con la promulgación de la Ley de Bases 18/1989, daría lugar a la normativa actual de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y que es la génesis de la normativa vigente.

### **2.2.1. Real Orden de 31 de julio de 1897.**

Dicha Orden contenía ciertas reglas para el transporte de viajeros con vehículos que disponían de motor de vapor por las carreteras, es la primera regulación normativa que hace referencia a los vehículos de tracción mecánica, y fue motivado por la solicitud de concesión para la circulación por las carreteras de Oviedo y de una línea de Guadix a Almería, esta orden constaba de tres artículos, en el primero enuncia detalles como:

- 1º. *Que para la circulación por las carreteras del Estado de vehículos que no sean movidos por la fuerza Animal, pueden adoptarse las siguientes reglas:*
  - A. *Se solicitará del Ingeniero Jefe de la provincia la autorización necesaria, acompañando a la petición un dibujo detallado del vehículo motor, y una Memoria en la que se explicará el mecanismo, su peso, el que carga sobre cada rueda, los frenos, y cuantas noticias sean necesarias para la mejor inteligencia:*
  - B. *El Ingeniero Jefe, teniendo en cuenta las condiciones de la carretera y las de resistencia de las fibras, aceptará o negará la autorización, dictando, en el primer caso, las prescripciones de velocidad, enfrenado y lemas que deberán observarse en la circulación de los vehículos motores en los diversos trozos o secciones.*

---

<sup>28</sup> MINGORANCE SÁNCHEZ, José A. Óp. cit. pág. 427

<sup>29</sup> GANZENMÜLLER, Carlos; DE LAMO RUBIO, Jaime; ROBLEDO VILLAR, Antonio; ESCUDERO José Fº. ; FRIGOLA Joaquín., Cap. 3º “Delitos contra la seguridad del tráfico”, *Delitos contra la seguridad del Tráfico*. 2ª Edición, Barcelona, Editorial Bosch, 2005 pág. 31

- C. *Los vehículos motores no producirán humo, ni ruido especial que pueda espantar a las caballerías de los vehículos ordinarios.*
- D. *En los casos en que el Ingeniero Jefe niegue la autorización, podrá acudirse enalzada al Ministerio de Fomento,*
- E. *La circulación de estos carruajes quedará también sometida a cuánto disponga el reglamento para la conservación y policía de las carreteras.*

Como puede observarse ya se tiene en consideración aspectos como la velocidad, frenado, emisión de humos y ruidos.

### **2.2.2 Real Decreto de 17 de setiembre de 1900, por el que se aprueba el Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado.**

Esta es la primera norma con carácter general que pretendía regular la materia de tráfico, esta, contaba con una exposición de motivos, siete capítulos con un total de veinticuatro artículos. En su exposición de motivos ya tenía en consideración los accidentes tráfico, exigiendo garantías para alejar los peligros y perturbaciones que podía provocar la circulación de vehículos, y determinaba los requisitos que han de reunir los automóviles y sus conductores.

También establecía una serie de normas generales con la particularidad de que sólo afectaba a la circulación por carreteras de España, por lo que no era de aplicación a las vías urbanas.

Entre otros preceptos, establece la definición de coche automóvil, artículo segundo.

*“Bajo el nombre de coche automóvil, o simplemente automóvil, se comprenden todos los carruajes movidos por fuerza mecánica.”*

Limitación de la velocidad y se considera la existencia de los accidentes de tráfico.

*Art. 6. ...En ningún caso excederá la velocidad de 28 kilómetros por hora, aproximándose a ella solamente en terreno llano despoblado donde el tránsito sea limitado.*

*En las travesías de los pueblos se reducirá por regla general al máximo de 12 kilómetros por hora, pero en los sitios estrechos, en las curvas de pequeño radio, enfrente de las bocacalles y en el cruce con tranvías, se moderará la marcha lo necesario para evitar accidentes.*

Las condiciones que han de reunir los automóviles para circular por las carreteras, ya sean como denomina automóviles aislados de servicio particular, o automóviles aislados de servicio público, la circulación de automóviles que remolquen otros vehículos, y una serie de reglas aplicables a la circulación de toda clase de automóviles, ente las que se encuentran:

*Art. 11. El conductor de un automóvil por las carreteras estará obligado a presentar su permiso y el documento que acredite la habilitación del vehículo para circular, siempre que lo reclamen las Autoridades y funcionarios competentes, o sus agentes y delegados...*

*Art. 14. La velocidad de la marcha se disminuirá hasta suspender por completo el movimiento, siempre que pueda temerse algún accidente, desorden o dificultad en la circulación.*

Y dentro de las Disposiciones generales, entre otras, su campo de aplicación:

*Art. 22. El presente reglamento es aplicable en todas sus partes a las carreteras que se conserven por cuenta de las provincias, de los pueblos y de los particulares, debiendo, cuando se trate de vías provinciales o municipales, emitir su informe el Director facultativa del respectivo servicio, sin perjuicio de acompañar el suyo al Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia.*

### **2.2.3. Real Orden de 24 de mayo de 1907. (Primeros criterios sobre placas de matrículas.)**

Mediante esta orden, se aprobó un sistema de identificación de los vehículos estableciendo la obligación de su matriculación e incorporando modelos de permiso de circulación y de conducción. Esta orden nació para dar solución al conflicto que planteaba la doble atribución en el ámbito del permiso de conducción y la habilitación del vehículo para circular, que poseían los Ayuntamientos y los Gobernadores civiles. Ello producía confusión en la identificación de los automóviles, y además no todos tenían el permiso para circular por un municipio y el correspondiente para circular por las carreteras.

El articulado de la Real Orden pretende acabar con esos problemas a través de las siguientes normas: en los artículos 3 a 6 se regula la identificación del vehículo a través de las denominadas matrículas, que irán en unas placas de fondo blanco y con las inscripciones del distintivo de la provincia<sup>30</sup>, y el número de orden de la licencia en negro; la placa puede ser sustituida por un rectángulo con los mismos colores e inscripciones que las de la placa. Esta identificación deberá ir en la parte delantera y trasera del automóvil, y la trasera iluminada por la noche por reflexión.

---

<sup>30</sup> Vid. Distintivos placas de matrícula.

Estos distintivos eran los siguientes: Alicante. = A.; Almería. = A. L.; Albacete. A. L. B.; Ávila. A. V.; Barcelona. = B.; Badajoz. = B. A.; Bilbao. B. I.; Burgos. = B. U.; Coruña. = C.; Cádiz. = C. A.; Cáceres. C. A. C.; Castellón. = C. A. S.; Ciudad Real. = C. R.; Córdoba. C. O.; Cuenca. C. U.; Gerona. G. E.; Granada. G. R.; Guadalajara. = G. U.; Huelva. = H.; Huesca. = H. U.; Jaén. = J.; Lérida. = L.; León. = L. E.; Logroño. L. O.; Lugo. = L. U.; Madrid. = M.; Málaga. = M. A.; Murcia. = M. U.; Oviedo. = O.; Orense. = O. R.; Palencia. = P.; Pamplona. P. A.; Palma de Mallorca. P. M.; Pontevedra. = P. O.; Santander. = S.; Salamanca. = S. A.; San Sebastián. = S. S.; Segovia. = S. E. G.; Sevilla. = S. E.; Soria. = S. O.; Tarragona. = T.; Tenerife. = T. E.; Teruel. = T. E. R.;

#### **2.2.4. Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras, Real Decreto de 3 de diciembre de 1909.**

Mediante este Real Decreto, se derogaba el de 1877 de Policía y Conservación de Carreteras, que era al que se refería el Reglamento de Circulación de 1900. Dicho reglamento titula su capítulo IV, de las Denuncias y Multas, artículos de 36 a 49; en los que establecen aspectos como:

*Art. 36. No se impondrá pena alguna de las prefijadas en este Reglamento sino mediante la denuncia ante los Alcaldes respectivos.*

*Art 37. Las denuncias podrán verificarse por cualquier persona, correspondiendo hacer las aprehensiones a los Agentes de la Autoridad de los pueblos por donde pase la carretera o camino, a la Guardia Civil, y muy especialmente a los peones camineros, capataces y funcionarios facultativos de caminos, cuyas declaraciones harán fe.*

*Art 42. La ratificación de los individuos de la Guardia Civil y de los funcionarios de Obras Publicas de las denuncias puestas por ellos, hará fe, salvo prueba en contrario, cuando con arreglo al Código Penal no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta.*

Como podemos observar, se establece el principio de legalidad, y tienen potestad para interponer denuncias en materia de tráfico en este periodo, tanto los Agentes de la Autoridad, entendiendo por ellos a los Agentes de Policías Municipal, los Agentes de la Guardia Civil pero también funcionarios de Obras públicas, como los Camineros.

#### **2.2.5. Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1º de octubre de 1914 dictando disposiciones especiales para la vigilancia en las travesías.**

Curiosa orden donde establecía instrucciones terminantes al personal facultativo y al de camineros, con la siguiente expresión, “*para que vigilen e impidan la aglomeración de personas en grupos en las explanaciones de las carreteras, muy especialmente en las travesías de las poblaciones y en el momento en que el peón caminero vea por sí mismo o averigüe con certeza que se hayan arrojado piedras contra cualquier vehículo que circule por la carretera, presentará la oportuna denuncia ante el Juzgado municipal correspondiente, compareciendo como guarda jurado y Agente de la Autoridad y que igualmente denunciará ante la Alcaldía el vehículo que marche a mayor velocidad que la señalada por el Reglamento, que para los automóviles es de 10 kilómetros por hora en las travesías, y asimismo a los que no lleven su derecha, carezcan de conductor, o vaya éste descuidado o dormido o no lleve el farol encendido desde la puesta a la salida del sol.*”

### **2.2.6. Real Decreto, de 23 de julio de 1918, Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España.**

Este reglamento da un salto cualitativo y cuantitativo, en relación a la materia de regulación y control del tráfico de vehículos a motor, es un compendio de materia muy diversa, ya que contiene directrices sobre regulación de la circulación de los vehículos, conductores, e incluso en materia de transportes, y disponía que era de aplicación a todas las vías de España, tanto interurbanas como las urbanas.

Aspectos más relevantes.

En el capítulo primero, titulado “*Clasificación y condiciones de los vehículos*”, establece la primera diferenciación entre los vehículos a motor, clasificándolos en cuatro categorías:

*Art. 1º Los vehículos de motor mecánico se considerarán clasificados en cuatro categorías:*

- 1ª. Motocicletas, y, en general, vehículos de dos ruedas, con motor auxiliar o permanente.*
- 2ª. Vehículos de tres o más ruedas, con pesos o cilindradas no mayores de 500 kilogramos y 1.100 centímetros cúbicos.*
- 3ª. Automóviles, y en general, vehículos de tres o más ruedas, con pesos o cilindradas superiores, respectivamente, a 500 kilogramos y 1000 centímetros cúbicos*
- 4ª. Tractores, rodillos, compresores y camiones automóviles y vehículos análogos, que circulen aislados o formando trenes con otros.*

En el capítulo II, titulado “*Reconocimiento y matriculas*”, artículos 3 y 4, se formaliza lo que sería hoy en día el permiso de circulación de los vehículos recogiendo las características técnicas de cada categoría de vehículos, así como que deben pasar una inspección técnica.

En el artículo 5, establece la obligación y los requisitos para la obtención de los permisos de conducción, que en el apartado b) hace referencia a:

*“Los solicitantes deben ser de edad comprendida entre los dieciocho y sesenta y siete años, y si no estando emancipados son menores de edad o hembras, deberán presentar la autorización paterna o marital correspondiente. Además deben:*

- 1. Saber leer y escribir.*
- 2. Conocer los artículos del Reglamento que les concierne.*
- 3. Saber conducir el vehículo o vehículos de cuya conducción trate de obtener el permiso.*
- 4. Conocer las disposiciones vigentes sobre tránsito por las vías públicas, y aspiren a conducir vehículos de alquiler destinados a servicios públicos deberán ser varones mayores de edad, conocer las vías públicas que hayan de frecuentar y saber interpretar los mapas de itinerarios.*

En artículo 7, se establecen medidas de control mediante los registros de vehículos y conductores, que en su apartado c), *“En el Negociado de Estadística de la Dirección General de Obras Públicas se llevará un Registro general, tanto de conductores como de vínculos de toda España, para cuyo efecto los Gobernadores Civiles de las provincias remitirán a dicho Centro mensualmente las altas y bajas que haya en cada caso.”*

El capítulo IV, contemplaba ya la circulación Internacional de vehículos, en el Art. 25, con el siguiente contenido: *“En virtud de lo dispuesto por el Convenio internacional sobre circulación de automóviles y motocicletas, los vehículos de estas clases que hubiesen de viajar por el extranjero deberán llevar en su parte posterior, y colocada de modo que pueda verse fácilmente, además de la placa de matrícula nacional, otra que permita reconocer su nacionalidad española. Estas placas serán ovaladas y estarán pintadas de blanco, llevando en su centro la letra E pintada en carácter latino y de color negro.”*

El capítulo V y VI, respectivamente estaban dedicados a la circulación de vehículos de alquiler o destinados al transporte público, donde se incluían las condiciones técnicas de los vehículos, autorizaciones y medios de control, etc., y el segundo a las condiciones especiales para la circulación de los vehículos de la cuarta categoría.

Por ultimo haremos referencia al capítulo VII, *“De las Denuncias y las Multas.”*, en el art. 41, hace referencias que las denuncias impuestas por este reglamento serán dirigidas a los Gobernadores Civiles que será la autoridad encargada de la tramitación de los expedientes y por lo tanto de las sanciones.

Por otro lado, se indica en el art. 49, párrafo 2º, que *“los Gobernadores civiles comunicarán al Negociado de Estadística de la Dirección General de Obras Públicas, de oficio y dentro de los siete días siguientes a aquel en que hubiesen impuesto un castigo, la resolución dictada por ellos, con expresión de la causa que la motivó”*.

A modo de resumen, me permito la licencia de establecer la consideración en relación a este reglamento, como el primer documento legislativo en materia de tráfico, que de una forma muy general, pero intenta recoger todos los aspectos que integran la circulación de vehículos a motor, como son los vehículos, los conductores, las medidas de control, las sanciones, permitiéndose incluso el contemplar la circulación internacional, y hacer una incursión en materia de transportes públicos, como de mercancías, todo ello adaptado a los tiempos, pero ya se establecen las pautas que posteriormente se irán desarrollando, de forma más especializada, lo que dará lugar a documentos específicos como en la actualidad los reglamentos de General de Circulación, de Vehículos, de Conductores, o Procedimiento Sancionador entre otros.

### **2.2.7. Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España, Real Decreto de 16 de junio de 1926.**

En el escaso periodo comprendido entre 1918 a 1926, se produce una gran evolución en el desarrollo automovilístico, que produce sus efectos nada más publicarse el reglamento de 1918, sugiriendo una serie de adaptaciones que se recogen en esta reforma.

En el desarrollo de este reglamento interviene el Real Automóvil Club de España<sup>31</sup>, y se tienen en cuenta acuerdos adoptados en la Conferencia de París de octubre de 1924, con el objeto de unificar la circulación de vehículos, incluyendo también la reglamentación del servicio de transportes recogida en el Real Decreto de 4 de julio de 1924, que había sido objeto de estudio de la Junta Central de Transportes.

Este nuevo reglamento es más extenso, con un total de 42 artículos y una disposición transitoria con dos artículos. En el artículo primero establece una nueva definición de automóvil, más completa y adaptada que la de 1900.

*“artículo 1º. Será considerado como automóvil, a los efectos del presente Reglamento, todo vehículo dotado de dispositivo mecánico de propulsión que sirva para el transporte de personas o de mercancías y que circulen por las vías públicas sin la intervención de carriles.*

Igualmente modifica las categorías de vehículos para dejarla en solo tres, con las siguientes definiciones.

*Los automóviles se considerarán clasificados en las siguientes categorías:*

- 1ª. Los Motociclos y, en general, vehículos de dos o tres ruedas con motor auxiliar o permanente.*
- 2ª Los Automóviles con más de tres ruedas, cuyo peso en vacío no exceda de 3.500 kilogramos y cuyo número de asientos no sea superior a nueve;*
- 3ª Camiones y ómnibus automóviles, tractores, exceptuando los tractores agrícolas que no transporten viajeros ni mercancías y vehículos análogos, ya circulen aislados o como remolques, y toda clase de vehículos cuyo peso sea superior a 3.500 kilogramos o tengan más de nueve asientos.*

---

<sup>31</sup> El RACE se funda en 1903, con el objetivo de fomentar el deporte del motor y el uso del automóvil colaborando en la búsqueda de soluciones a los problemas que los conductores se encontraban en el origen de la circulación en España. De esta manera, en 1907, después de publicar un código de carreteras que estuvo vigente hasta la implantación del primer Reglamento de Circulación trece años más tarde, el RACE colaboró en la organización del primer Salón Internacional del Automóvil celebrado en España.

<https://www.race.es/historia>. , En línea [Consulta realizada 15 de abril de 2018]

Por otro lado desarrolla, con mayor concreción todo el proceso de circulación por las vías, indicando en el art 12., que *circularán por las vías públicas siguiendo el lado derecho correspondiente al sentido de su marcha*, y regula otros aspectos como la maniobra de adelantamiento, al aproximarse a las intersecciones etc.

En el art. 15 apartado f, se establecen las contraseñas por provincias que sufren ciertas modificaciones con respecto a la publicadas en 1909.<sup>32</sup>

En el art. 16, se establecen las velocidades máximas que pueden circular los vehículos en función a lo que están destinados y a su peso total en carga, que es de 40 km/h, para vehículos de 3.001 a 4.500 kg, destinados al transporte de personas de y de 35 km/h, cuando esta destinas a otros usos.

En el art. 38, dentro de las Denuncias y Multas, incluye una serie de artículos correspondientes al Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras, para su aplicación en todo su contexto siempre que no estén en oposición con este.

En el art. 54, hace hincapié, cualquier persona puede formular una denuncia, teniendo obligación, *“Los peatones y capataces camineros, la Guardia Civil y, además, los Agentes de la Autoridad municipal en las travesías.”*

Y en relación a la imposición de las denuncias, en el art. 59, establece que, *“La ratificación de los individuos de la Guardia civil y de los funcionarios de Obras Públicas en las denuncias puestas por ellos harán fe, salvo prueba en contrario, cuando, con arreglo al Código penal, no merezca el hecho denunciado más calificación que la de falta.”*

Las denuncias interpuestas iban dirigidas a las correspondientes Jefaturas de Obras Publicas de las provincias, y estas eran dictaminadas por los Ingenieros Jefes.

---

<sup>32</sup> Vid. Distintivos placas de matrícula.

Álava =VI; Alicante= A, Albacete = AB; Almería =A L; Ávila =AV; Badajoz = BA Baleares =PM; Barcelona =B; Burgos =BU; Cádiz= CA; Cáceres =CC; Castellón =CS Ceuta =CE; Tenerife =T F; Ciudad Real.=CR; Córdoba =CO; Coruña = C Cuenca = CU; Gerona = GE; Granada = GR; Gran Canaria=GC; Guadalajara =GU Huelva. = H; Huesca =HU; Jaén = J; Lérica = L; León = LE; Logroño =LO Lugo = LU; Madrid =M: Málaga =MA; Melilla= M L; Murcia.=MU; Navarra =NA Orense= OR; Oviedo = O; Palencia = P; Pontevedra.=PO; Santander =S Salamanca =SA; Guipúzcoa = SS; Segovia =SG; Sevilla = SE; Soria =SO; Tarragona =T Teruel = TE; Toledo = TO; Valencia=V; Valladolid = VA; Zaragoza =Z; Zamora =ZA Vizcaya= BI



### **2.2.8. Reglamento de Circulación urbana e interurbana, Real Decreto 1391, de 17 de julio de 1928.**

La gran aportación de este reglamento, es que amplía su aplicación a todas las vías de uso público y a todos los usuarios de éstas, cuestión que no se planteaba en la normativa desarrolla hasta ahora, como especifica en el art. 1º, *“La aplicación de este Reglamento es extensiva a todos los vehículos, artefactos, peatones y animales sueltos o conducidos y en rebaño, que transiten por las carreteras del Estado, provinciales, caminos vecinales y municipales, caminos particulares destinados a uso público, y por las vías urbanas”*.

Este reglamento está dividido en dieciséis capítulos y contiene un total de 203 artículos y tres anejos, no deroga el reglamento de Policía y Conservación de carreteras y Circulación de vehículos con motor mecánico salvo en aquellos preceptos que sean opuestos al primero de modo claro y explícito.

Recoge que los Municipios tendrán autonomía para establecer reglas específicas en cada localidad para la circulación urbana, siempre respetando los preceptos de este reglamento, que hace extensivo en el artículo 2 apartado b), *“A los anteriores efectos, no sólo se considerarán como urbanas, las calles de las ciudades, villas y pueblos, sino también los caminos pertenecientes a los términos municipales que sean atendidos y conservados por los respectivos Ayuntamientos, y las travesías de las carreteras, si están a cargo de los Municipios.*

Se establecen las condiciones de circulación adaptados a las condiciones existentes, así en el capítulo III hace referencia a la circulación de peatones, caballerías, animales sueltos., ganados y rebaños, el capítulo IV, a la Circulación de vehículos con tracción animal, el V, a la circulación de automóviles, y el VI a la circulación de motocicletas.

Dedica el capítulo VIII, a la circulación urbana, donde ya establece la obligación a las Autoridades de señalar la entrada de las zonas urbanas, indicar la velocidad máxima, haciendo referencia a la forma de proceder en situaciones de aglomeraciones de tráfico, donde se deberá reducir la velocidad, y se toman diversas medidas para la regulación y ordenación del tráfico, como la prohibición de estacionamiento y circular por determinadas vías.

En materia de infracciones y sanciones dedica el capítulo XVI, en art. 193 se establece quienes ejercen la potestad sancionadora por la infracciones de tráfico, habilitando a los Ayuntamientos a aplicar sanciones dentro de su delimitación territorial de competencias.

*a) La facultad de exigir responsabilidades gubernativas por infracciones de este Reglamento se confieren, como funciones delegadas de los Gobernadores civiles, a los Ingenieros Jefes de Obras públicas, a los servicios especiales del Ministerio de Fomento y a los Ingenieros Jefes o Directores facultativos de las Diputaciones provinciales, según sea la entidad de quien dependa la vía, carretera, o camino.*

*b) Los Ayuntamientos, de quienes dependerá únicamente la circulación cuando la conservación y vigilancia del camino corresponda a su jurisdicción, se regirán con arreglo a lo dispuesto en el Estatuto municipal, pero deberán hacer cumplir las disposiciones de este Reglamento de circulación y aplicara las sanciones que en el mismo se concretan.*

Se hace una primera clasificación de las denuncias, diferenciando entre denuncias voluntarias y obligatorias, teniendo carácter de agentes de la autoridad en materia de tráfico, los Agentes de la Guardia Civil, Agentes de la Autoridad Municipal, los Capataces, Camineros, o Peones o por los funcionarios facultativos de los servicio de las carreteras, en anejo 3, se publica los modelos de boletín de denuncias e instrucciones.

En el anejo nº 2, se exponen por primera vez las señales reglamentarias que han de realizar los Agentes de Tráfico para regular la circulación, como la señal de Alto para los vehículos que vienen de frente, costado, señal de paso libre, etc., así como los primeros formatos de señales verticales reglamentarias.

## **2.2.9. Código de la Circulación, de 25 de septiembre 1934.**

El Código de Circulación *“fue un instrumento jurídico que permitió, con las necesarias adaptaciones, la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento, con trascendental repercusión, tanto en la circulación urbana como interurbana.”*<sup>33</sup>

Como indica MANTECA VALDELANDE, *“es típico ejemplo de reglamento técnico independiente muy común en el ámbito de Derecho administrativo especial a lo largo del pasado siglo, lo cual permitía un conocimiento sencillo, accesible y seguro de la mayor parte de la normativa existente en dicho ámbito de regulación.”*<sup>34</sup>

Se presentaba como un documento unificador de toda la materia dispersa que se había generado hasta ese momento por multitud de disposiciones, que creaban cierta confusión, por ello se creó una comisión interministerial, que partiendo de la base de los reglamentos de 1926 y 1928, ya reseñados, y recogiendo los acuerdos de los Convenios Internacionales de París de 1929, y del de Ginebra de 1931, ratificados por España el 18 de marzo de 1933, así como las sugerencias de cuantos organismos oficiales como particulares se hallaban afectados por el fenómeno de la circulación, integraría toda la normativa en materia de tráfico.

En la Disposición Preliminar, establecía el objeto del código, que era:

*“El presente Código de Circulación, establece las bases, requisitos y reglas a que deberá sujetarse el tránsito de peatones, vehículos y semovientes por las vías públicas de España, unificando los distintos reglamentos y disposiciones dictadas hasta la fecha y amoldándolos a los convenios internacionales y a las necesidades que crea el progresivo desarrollo de la circulación de vehículos de motor mecánico.”*

El Código estaba estructurado en dieciocho capítulos y conteniendo un total de 340 artículo, con seis anexos.

- Anexo 1º: Cuadro de multas, se recogen las multas que por infracción de las normas de los diferentes artículos figuran en los mismos.
- Anexo 2º: Carreras, certámenes, etcétera, de automóviles; en el mismo se regulan estos eventos.

---

<sup>33</sup> Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, artículo único.

<sup>34</sup> MANTECA VALDELANDE, Víctor, “Regulación de competencias en materia de tráfico de automóviles (1)”, *Revista actualidad Administrativa* n° 13, Editorial La Ley, 1º quincena julio 2010, pág. 1645.

- Anexo 3º: De la circulación y conducción de automóviles de turismo procedentes de naciones que no se han adherido aún al Convenio Internacional de París, de 24 de abril de 1926, para la circulación de automóviles.
- Anexo 4º: Modelos oficiales; recoge los diferentes modelos oficiales a los que alude el Código.
- Anexo 5º: Señales; explica gráficamente las distintas señales a las que alude el Código.
- Anexo 6º: Reglamento para la aprobación y Verificación de Aparatos Taxímetros.

En el artículo 1º, establece el ámbito de aplicación de la norma:

*“Los preceptos del presente Código de Circulación serán obligatorios para todos los vehículos, aparatos, peatones y animales sueltos o conducidos en rebaño, que transiten por las carreteras caminos vecinales y municipales, vías públicas urbanas y caminos particulares destinados al uso público, tanto en la Península e islas adyacentes, como en los territorios de Soberanía y en las Colonias españolas, sea cual fuere, el régimen a que estén sujetas las mencionadas vías públicas o particulares.*

*Quedan a salvo facultades atribuidas a la Generalidad de Cataluña por el apartado a) del art. 12 de la Ley de 15 de Septiembre de 1932, dentro de las vías de su particular jurisdicción.”*

El código va ampliando en número de definiciones figurando expresiones como, peatón o viandante, conductor, titular del vehículo, usuario de vehículo o viajero, tercera persona, otras como vehículo en general , carro, velocípedo, automóvil, camión, ómnibus, vía urbana, vía interurbana, calzada, etc.

En el artículo 8, establece que las competencias del Estado en materia de circulación están encargadas a los de Ministerio de Obras públicas, que tiene las competencias en todo lo referente a la circulación propiamente dicha, cualquiera que sea la vía o el tipo de vehículo, salvo las competencias que correspondan a los Municipios y Regiones autónomas.<sup>35</sup>

El Negociado de Estadística Planos e Instrumentos del Ministerio de Obras Públicas mantendrá un registro central de vehículos y conductores, con las anotaciones pertinentes, y librará certificados a demanda de organismos oficiales o persona, interesadas que los soliciten.

---

<sup>35</sup> En ese periodo se encontraba vigente la Segunda República, y Cataluña gozaba de Estatuto de Autonomía.

El Ministerio de Industria y Comercio tenía las competencias en lo referente a los reconocimientos de los vehículos, las academias de conductores, con los exámenes de éstos, el Ministerio de Hacienda tenía las competencias en materia fiscal y tributaria en todo lo referente a vehículos y su circulación; y por último el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, era el competente para realizar las pruebas psicotécnicas de los conductores.

Mediante el art. 12, se regula la competencia en materia de tráfico delegadas, estableciendo que *“las regiones autónomas, a la Provincias, los Municipios, y los Cabildos insulares, podrán establecer en cada comarca o localidad, disposiciones u ordenanzas especiales, regulando la circulación dentro de las vías de su especial jurisdicción, sin que puedan oponerse, alterar ni desvirtuar los preceptos de este Código, ni inducir a confusión con ellos.”*

El art. 15, recogía como organismo oficial al RACE, para la expedición de los Certificados Internacionales para automóviles y de los Permisos Internacionales indispensables para la circulación en territorios de los paisajes adheridos al Convenio Internacional de París de 1926.

En el capítulo II, Normas General de Circulación, que comprende los artículos de 16 a 65, efectúa una amplia recopilación de artículos, donde desarrolla las condiciones de circulación, incluyendo en el art. 49 un apartado dedicado a los accidentes de tráfico, donde establecía que:

*“a) Todo conductor de un vehículo cualquiera que, sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con 100 pesetas de multa, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las leyes vigentes.*

*b) En caso de accidente con desgracias, el conductor del vehículo que lo haya causado debe proceder a prestar auxilio a las personas que hubiesen resultado lesionadas, y si fuera preciso, conducirá a éstas en su propio carruaje al lugar más próximo en que puedan ser asistidas.”*

En el capítulo XVI, art. 261., hacía una clasificación de los permisos de conducción, determinado que estas serían de cuatro clases, a saber:

- **De Primera clase**, que autoriza para conducir toda clase de automóviles de carga, y de viajeros, cuyo número de asientos no exceda de nueve, pudiendo arrastrar un remolque cuyo peso, en vacío, no exceda de 250 kilogramos.

- **De Segunda clase**, que sólo autoriza la conducción de automóviles de la primera y segunda categorías, y éstos con remolque, cuyo peso en vacío no exceda de 250 kilogramos, destinados al servicio particular, es decir, de titulares que no explotan con dichos vehículos una industria de transportes de personas o cosas; no se consideran, a este efecto, automóviles de servicio particular los que están al servicio de hoteles, casinos, colegios o entidades análogas, y tampoco los destinados al servicio oficial, ya correspondan al Estado, Región, Provincia o Municipio.
- **De Tercera clase**, que sólo autoriza la conducción de automóviles de la primera categoría.
- **De Primera clase especial**, que autoriza la conducción de autobuses y camiones con remolque de cualquier peso.

El código de la Circulación de 1934, ha sido un documento referente en materia de regulación de la normativa de tráfico en España durante un largo periodo de tiempo puesto que ha tenido contenidos en vigor hasta el año 2009, con la entrada en vigor del Real Decreto 818/2009, del vigente Reglamento General de Conductores, que mediante una disposición derogatoria, elimino por completo los pocos artículos que aún tenía vigente.

Este Código ha sido objeto de constantes modificaciones derivadas de la continua evolución que han experimentado las normas de circulación, hasta la entrada en vigor RDL 339/1990 LTCMSV, donde se produce un cambio y adquiere un valor residual, entre las reformas más importantes, que se consignan a continuación.

#### **2.2.9.1. Modificaciones más importantes aplicadas al Código de la Circulación de 1934.**

En este periodo la legislación en esta materia fue muy prolifera por la constante evolución del fonómetro automovilístico, por lo que no se recogen todas las normas editadas, solo aquellas que sea considerado más relevantes.

- **Decreto de 9 de diciembre de 1935.**

En solo un año se produjo la primera reforma del código, mediante este Decreto, en que la Comisión Interministerial encargada de la revisión del CC, procede a la modificación de un centenar de artículos, como consecuencia de una serie de reclamaciones habidas tanto de particulares, entidades industriales y Diputaciones Provinciales, solicitando la modificación y aclaración de ciertos artículos.

Por lo tanto hay que considerarlo como una reforma amplia, por el número de artículos revisados, pero no profunda, ya que los contenidos apenas habían sido modificados.

▪ **Decreto 2165, de 3 de diciembre de 1959.**

Se justifica la modificación del CC, en que a pesar de que se habían elevado las cuantías de las infracciones más graves mediante Decreto de 7 de septiembre de 1951, estas medidas no habían resultado eficientes, pretendiendo imponer por ello *“medidas que consigan por ejemplaridad unos efectos de prudencia y colaboración en todos los conductores de automóviles ante la posibilidad de ser inhabilitados para conducir.”*

Por ello se incrementación las infracciones y las cuantías de las mismas, imponiendo la medida de retirada del permiso de conducción, de uno a seis meses, y de uno a seis años en caso de reiteración e incluso, con la retirada definitiva.

Como podemos observar se impone una legislación de carácter coercitivo y sancionador.

▪ **Orden de Ministerio de Gobernación de 15 de junio de 1965.**

Sobre adopción de medidas por las Jefaturas Provinciales de Tráfico y Fuerzas encargadas de la vigilancia del mismo respecto a los vehículos que se encuentren abandonados o estacionados en las vías públicas.

▪ **Decreto 951/1974 de 5 de abril, por el que se modifica el artículo 20 del Código de la Circulación.**

Para limitar la velocidad y la circulación por razones generales de seguridad, consumo de energía o por otras razones de interés general. En este operado la velocidad máxima para la circulación por autopista era de 130 km/h para los turismos y los 100 km/h para autobuses y camiones.

▪ **Decreto 3595/1975 de 25 de noviembre, por el que se modifica el Código la Circulación.**

Mediante el presente decreto se imponen nueva medidas de circulación para atajar la problemática que presentaba el fenómeno del tráfico en ese periodo, según el criterio, *“para robustecer la acción tutelar de la seguridad colectiva acrecentando la disciplina de los usuarios”*, a cuyo fin además de modernizar algunos preceptos del Código de circulación que permitan u tránsito fluido, seguro y armónico, considerando que para ello modificar el cuadro de multas, así como reforzar la probada eficacia de la sanción complementaria de la suspensión del permiso de conducción.

▪ **Orden del Ministerio de Gobernación, de 11 de octubre de 1976.**

Por la que se fijan nuevas limitaciones de velocidad a los vehículos automóviles en las vías públicas. En esta ocasión se justifican las medidas para “*conducir a un aborro de carburante, por el desequilibrio que su importación entrada en la balanza de pagos.*”

▪ **Orden de 17 de enero de 1980.**

Como consecuencia de la entrada en vigor del Plan Nacional de Seguridad Vial, aprobado por Consejo de Ministros celebrado el 18 de noviembre de 1979, y que entro en vigor el 1 de enero de 1980, se llevó a cabo la modificación de los límites de velocidad establecida para circular por autopistas e igualmente el plus que sobre los límites vigentes es permisible para los adelantamientos.

La modificación se propuso después de considerar que las especiales características de las autopistas permitían circular en estas vías a mayores velocidades que en el resto de las carreteras, sin pérdida de seguridad y sin que afecte desfavorablemente al consumo de energía, dada la posibilidad de realizar una conducción uniforme, ya que así lo permiten su trazado y mínimas pendientes.

Por lo que las velocidades máximas fijadas en el apartado I del artículo 20 del Código de la Circulación, quedan establecidas como sigue:

- *En autopista, turismos y motocicletas, 120 kilómetros por hora. Autobuses, camiones y vehículos articulados, 100 kilómetros por hora. Vehículos con remolque, 80 kilómetros por hora.*
- *En autovías y carreteras provistas de arcén de 1,50 metros de anchura mínima o con dos o más carriles para cada sentido de circulación o, en su caso, con carril adicional para vehículos lentos, turismos y motocicletas, 100 kilómetros por hora. Autobuses, 90 kilómetros por hora. Camiones. Vehículos articulados o vehículos con remolque, 80 kilómetros por hora.*
- *En el resto de las carreteras, turismos y motocicletas, 90 kilómetros por hora. Autobuses, 80 kilómetros por hora. Camiones, Vehículos articulados o vehículos con remolque, 70 kilómetros por hora.*
- *En vías urbanas y travesías, 60 kilómetros por hora.*
- *Los límites indicados en los epígrafes b) y c) podrán ser rebasados por turismos y motocicletas en 20 kilómetros por hora para adelantar. El. Otros vehículos, salvo que estos últimos circulen ya a la velocidad máxima autorizada para esa vía.*



- **Real Decreto 1467/1981 de 8 de mayo, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y sus anexos 1, 2 y 5.**

Mediante este Real Decreto se somete a una nueva reforma de gran calado, por varios motivos, como recoge su parte expositiva: *en primer lugar, exigencias de adaptación a reglamentaciones internacionales concretas imponen diversa rectificaciones de detalle en determinados artículos singularmente, en los relativos a señalización vial, en segundo término, la seguridad vial exige no demorar la implantación de determinadas medidas que contribuirán a mejorar la situación en esta materia se imponen también, de inmediato, algunos retoques técnicos en determinados artículos del Código y por último una adecuación del actual cuadro de multas.*

Todo ello con la aportación de diferentes ministerios y oída la Comisión Nacional de Seguridad Vial.

### **3. LA NORMATIVA ACTUAL DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.**

La situación actual de la normativa de seguridad vial, la justifica perfectamente MANTECA VALDELANDE, indicando que:

*“La normativa jurídico-administrativa del tráfico resulta muy extensa y variada en la actualidad, pues está compuesta por una gran cantidad de normas de rango diferente y diversa procedencia, lo cual es una manifestación de la pluralidad de poderes públicos que intervienen en materia de circulación vial. Con esta regulación se pretende, esencialmente, garantizar tanto la seguridad vial como proteger otros bienes o intereses presentes en el fenómeno como el medio ambiente o el patrimonio histórico o de garantizar el aborro energético, etc. Para ello se atribuyen a las Administraciones Públicas un conjunto de potestades que afectan a todos los elementos que concurren en el fenómeno (conductores, vehículos, vías) y cuyo ejercicio da lugar a una pluralidad de técnicas administrativas de diverso tipo: autorizaciones, órdenes, sanciones, ejercicio de la coacción (inmovilización y retirada), etc. El estudio de la intervención pública en el tráfico requiere llevar a cabo un examen de las normas que regulan la materia de las entidades públicas competentes y de las diferentes técnicas de intervención administrativa.”<sup>36</sup>*

El origen de la regulación normativa en materia de seguridad vial en España, parte del establecimiento de la Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que como expone GARCIA GIL, se justifica con motivo *“de la necesidad de adaptar la norma a los principios de la Constitución y disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la nueva problemática del tráfico, no contemplada en toda su amplitud por el Código”<sup>37</sup>.*

A ello habría que incluir el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea en 1986, para su adaptación en materia de transportes y de seguridad vial.

De esta forma, se produce un cambio en la concepción de la normativa de seguridad vial, se parte de una base puramente policial, para pasar a un planteamiento activo, orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carreteras como en zonas urbanas.<sup>38</sup>

Seguidamente pasamos a enumerar la principal normativa generada a partir de dicha Ley de Bases, y que configura la legislación actual de Seguridad Vial.

---

<sup>36</sup> MANTECA VALDELANDE, Víctor, *Óp. cit.* pág. 1645.

<sup>37</sup> GARCÍA GIL, F. Javier: *Legislación Sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial*, 6º Edición 2005, Navarra, Thomson Aranzadi, pág. 11.

<sup>38</sup> LBTCVMSV, *Óp. cit.* Exposición de motivos, párrafo 3º.

### **3.1. Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial (LBTCVMSV).**

El empleo de este tipo legislativo, Ley de Bases, viene determinado “*como instrumento normativo previsto en el artículo 82 de la Constitución para determinar los principios y criterios que han de seguirse en su posterior regulación, que obedece a una doble motivación: Por un lado, la de revestirla del rango legal requerido por su importancia y para amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del Tráfico. Y por otro, para permitir que el Gobierno, en el desarrollo de la misma, disponga de un instrumento normativo idóneo, como es el Decreto Legislativo, para adaptar la regulación objeto de esta Ley de Bases y con el alcance en ella previsto, a la multiplicidad de supuestos que la ordenación del tráfico comporta; la complejidad técnica de toda regulación sobre tráfico y seguridad vial, aconseja no someter la normativa en todos sus extremos a la consideración de las Cortes Generales, y sí establecer las bases para la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos y peatones y seguridad vial.*”<sup>39</sup>

El Código de la Circulación de 1934, era un norma con rango reglamentario, que no tenía conexión con ley alguna, por lo que no se adecuaba debidamente a las nuevas exigencias derivadas de la Constitución de 1978, al objeto de revestir la normativa de rango legal y amparar el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración en la ordenación del tráfico, se recurre al art. 82 de la Constitución que establece, que las Cortes podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de Ley sobre materias determinadas, y que la delegación legislativa deberá otorgarse mediante una Ley de Bases, cuando su objeto sea la formación de textos articulados, o por una Ley ordinaria cuando se trate de refundir varios textos legales.

La LBTCVMSV, consta de un solo artículo, donde establece que “*Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro del Interior y previo dictamen del Consejo de Estado, apruebe, en el plazo de un año, el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, con sujeción a los principios y criterios que resultan de las siguientes*”.

Seguidamente se relacionan las ocho Bases, con los siguientes contenidos; se establece la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, (Base primera), las competencias en materia de tráfico, (Base segunda), la creación del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, (Base tercera), regulación de las normas de circulación (Base cuarta), regulación de la señalización (Base quinta), regulación de las autorizaciones administrativas, (Base sexta), medidas cautelares (Base

---

<sup>39</sup> LBTCVMSV. Óp. cit. Parte expositiva párrafo 4º.

séptima), Infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial (Base octava).

Además contiene dos disposiciones adicionales, la primera dispone que La Ley de Procedimiento Administrativo tendrá carácter supletorio en las materias reguladas por las Bases séptima, octava y novena y por el Texto Articulado que las desarrolle, la segunda, establece el control del Decreto Legislativo que apruebe el Gobierno para verificar la adecuación a las Bases, por el Pleno del Congreso de los Diputados, de acuerdo con el artículo 82.6 del texto constitucional, que contempla la posibilidad de que las leyes de delegación puedan establecer fórmulas adicionales de control.

### **3.2. 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. (LTCVMSV)**

Este texto normativo ha sido el precursor de la adaptación de la normativa de tráfico actual, conocido como la Ley de Seguridad Vial, que entró en vigor el tres de abril de 1990, de acuerdo con los principios y criterios de la Ley de Bases 18/1989, LBTCSMV, si bien ha sido derogada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y que conforma la actual ley de seguridad vial y que analizaremos posteriormente.

Por tanto en relación al texto derogado, expondremos sus características básicas, como fuente incitadora del proceso de regulación del tráfico en los años noventa, que estaba conformado por un total noventa y seis artículos, divididos en seis títulos, diecisiete disposiciones adicionales, una transitoria, una derogatoria, tres finales y cuatro anexos.

El objeto de esta Ley, como especifica DE VICENTE MARTÍNEZ es “*ser la piedra angular del ordenamiento administrativo*”<sup>40</sup>, y de esta forma establecer la regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, ajustado a los principios constitucionales, y que delimita su ámbito de aplicación a todo el territorio nacional, en el que obligará a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

---

<sup>40</sup> DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Derecho Penal de la Circulación*, 1ª edición, Barcelona, Editorial Bosch, julio 2006. pág. 34

La disposición final primera de este RDL, faculta al gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar la Ley; pero la necesidad de desarrollar un texto articulado que abarca el fenómeno circulatorio en toda su amplitud, hace aconsejable abandonar la hipótesis de elaborar y publicar un solo reglamento, por lo que se lleva a cabo mediante el desarrollo de diversos reglamentos, en función de su objetivo, entre los que destacan:

- **Real Decreto 13/1992, de 17 de enero**, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, fue el primer desarrollo reglamentario de la LTCVMSV, precisamente por ser el encargado de desarrollar el artículo 2 del título preliminar (*ámbito de aplicación*) y los títulos II (*normas de comportamiento en la circulación*) III (*de la señalización*), precisa este Reglamento, entre otras cuestiones, el ámbito y las normas a que se deberá someter el tránsito de peatones, vehículos y animales por las vías y terrenos utilizados para la común circulación, incorporan las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968 y las del Acuerdo Europeo, complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y acomodan la interpretación de los símbolos de señalización a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial de Viena, el Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra, de idénticas fechas y el Protocolo Adicional sobre marcas viarias, abierto también a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973.

Tras más de diez años de vigencia y para adaptarse a los cambios impuestos por la ley 19/2001<sup>41</sup>, fue derogado por el **Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, por el que se aprobó, por el que es el actual **Reglamento General de Circulación (RGCir.)** en el que se introducen normas en materia de ciclismo, se contemplan nuevas infracciones, se varía la calificación de otras, como es el caso del uso de dispositivos de telefonía móvil o la circulación en sentido contrario, respectivamente, y también se modernizan otros preceptos en armonía con una nueva concepción de la gestión del tráfico que dispone de medios técnicos de regulación de la circulación que la norma ha de hacer plenamente operativos.

---

<sup>41</sup> Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del LTCVMSV, publicado en BOE núm. 304, de 20 de diciembre de 2001.

- **Real Decreto 772/1997**, de 30 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento General de Conductores. El objeto este Reglamento es el desarrollo en cuanto a las clases y modelo del permiso de conducción, y los artículos 5, b) y h), en lo referente, respectivamente, al canje de permisos de conducción y al registro de conductores e infractores.

Tras múltiples modificaciones parciales, como por ejemplo la realizada mediante el Real Decreto 62/2006, de 27 de enero<sup>42</sup>, que la adaptó al sistema del permiso y licencia de conducción por puntos, se ha decretado un nuevo **Reglamento General de Conductores**, mediante **Real Decreto 818/2009**, de 8 de mayo (en adelante RGCond.).

Uno de sus primordiales objetivos era profundizar en su afán armonizador de las normas sobre el permiso de conducción a nivel europeo, establecidas por la Directiva 2006/126/CE, entre las que se incluyen el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros, señalando períodos de vigencia más uniformes, diez años, establecimiento de un modelo único de permiso de conducción, y se crea una nueva categoría de permiso, ésta sí con eficacia en el espacio comunitario, la clase AM.

- **Real Decreto 2822/1998**, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Vehículos** (en adelante RGVeh.).

Este Reglamento es en definitiva, un Reglamento ejecutivo, que desarrolla, complementa y pormenoriza el texto articulado de la LTCVMSV, desarrollando y complementando parte del Título I (Ejercicio y coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial), y el Título IV (Autorizaciones administrativas) del texto articulado de la Ley.

Para tratar tan extensa y detallada normativa y facilitar su adecuación a las condiciones o prescripciones técnicas de los vehículos para que sea admitida su circulación, en continua evolución por el incesante progreso técnico, el Reglamento se sirve de una técnica que permite, modificar sus anexos por Orden ministerial,

---

<sup>42</sup> Una de las consecuencias de esta norma, fue el acatar la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 9 de septiembre de 2004, sobre el Asunto C-195/02, que declaraba, que el Reino de España había incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 91/439/CEE, del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción, al haber adoptado los artículos 22 a 24 y 25.2 así como la disposición transitoria séptima del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, en cuanto obligan a los nacionales de Estados miembros de la Unión Europea que adquieran su residencia en España a inscribir sus permisos en las jefaturas provinciales de tráfico correspondientes

recogiendo exclusivamente a lo largo de su articulado aquellos preceptos que, en principio, se prevé van a tener el carácter de normas permanentes y que por su generalidad afectan a todos los conductores o titulares de vehículos, mientras que los anexos recogen fundamentalmente normas de carácter técnico.

- **Real Decreto 320/1994**, de 25 de febrero, por el que se aprueba el **Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial** (en adelante RPST).

La Disposición adicional octava bis., de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establecía (*ya derogada*)<sup>43</sup>, que los procedimientos administrativos para la imposición de sanciones por infracciones en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se regirán por lo dispuesto en su legislación específica y, supletoriamente, por lo dispuesto en esta Ley.

El principal argumento para justificar la especialidad de las sanciones de tráfico es probablemente el carácter masivo con que se cometen estas infracciones, también se justifica por el hecho que las pruebas dejan poco margen de duda, invocándose tanto la presunción de certeza de las denuncias como los medios técnicos utilizados para la detección y prueba de determinadas infracciones, por ejemplo los cinemómetros o los controladores del exceso de velocidad. Finalmente, hay que mencionar la finalidad última que el ordenamiento jurídico atribuye a las sanciones de tráfico, esto es la finalidad preventiva de evitar accidentes de circulación. Para conseguir esta finalidad la legislación busca una ejemplaridad inmediata. En este sentido, cobra una relevancia significativa la ejecutividad de las sanciones administrativas.<sup>44</sup>

Este reglamento ha sido reformado especialmente por Real Decreto 318/2003, de 14 de marzo, para adaptarlo a la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la LTCVMSV, y muy especialmente por Ley 18/2009 sobre el que se fundamenta el procedimiento sancionador de tráfico, del que prevé un nuevo reglamento.

---

<sup>43</sup> La actual *Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, Ley 39/2015, de 1 de octubre, publicado en BOE núm. 236, de 02 de octubre de 2015, que entro en vigor el 02 de octubre de 2016.

<sup>44</sup> AGUADO I CUDOLÀ Vicenç, “El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: El debido equilibrio entre especialidades y garantías Comunes”, *DA. Revista de Documentación Administrativa* n° 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 64-66

Conviene, en este punto, detenerse en el estudio del marco de actuación establecido por el art. 87 de la LTCVMSV, según previene el mencionado artículo, *“Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas deberán denunciar las infracciones que observen cuando ejerzan funciones de esa naturaleza”*.

Por lo tanto, los agentes que deberán actuar mediante la formulación de la correspondiente denuncia, en cumplimiento de sus deberes en esta materia, serán los que tienen específicamente encomendadas las competencias de vigilancia y regulación del tráfico, que de acuerdo con la normativa vigente, serán los Agentes de Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y los Agentes de las Policías Locales, por asignación directa, y como competencias delegadas, las Policías Autónomas del País Vasco, Navarra y Cataluña.

Definidos los grupos de Agentes de la Autoridad que tienen la obligación de formular denuncias, estos tendrán a su vez delimitadas estas funciones en virtud del carácter de la vía como determinante de dicho espacio campo de actuación, en vías, interurbanas, travesías y urbanas.

La LOFCS en el art. 12.. B . c, 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, podemos establecer que, las denuncias formuladas por hechos de tráfico por Agents de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, de las Policías Autónomas del País Vasco, Navarra, Cataluña y de las Policías Locales, tienen naturaleza de obligatorias; para que las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad adscritos a estos Cuerpos, 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, y además, el ejercicio del servicio debe ser realizado en el ámbito territorial correspondiente.

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.



### **3.2.1. Modificaciones más relevantes al Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de LTCVMSV.**

El texto articulado de la Ley de Seguridad Vial, ha sido objeto de modificación en mediante diversos tipos normativos con motivo de la constante evolución de la sociedad, trasladado al tráfico, a la tipología de accidentalidad, la necesidad de adaptación a las nuevas tecnologías, lo que conlleva una continua modificación de las normas de las que expongo las siguientes.

- **Ley 19/2001**, de 19 de diciembre, **de reforma del texto articulado** de la LTCVMSV, que aporta las siguientes modificaciones:

En el Título I, relativo al ejercicio y la coordinación de las competencias sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en el capítulo I, Competencias, se incluye como nueva la gestión y control del tráfico.

En el Título II, sobre Normas de comportamiento en la circulación, se presta especial atención a la utilización por los usuarios de nuevas técnicas como son los teléfonos móviles.

En el Título IV, relativo a las autorizaciones administrativas, las modificaciones de los capítulos III y IV sustituyen el término revocación de la autorización, por el de pérdida de vigencia, y el de anulación por el de lesividad, en consonancia con los conceptos legales del procedimiento administrativo común.

En el Título V, que trata de las infracciones y sanciones, de las medidas cautelares y de la responsabilidad, las modificaciones más importantes, aparte de pequeños retoques, afectan al capítulo I, sobre infracciones y sanciones, y van dirigidas a configurar las infracciones muy graves como infracciones con sustantividad propia, dejando de ser elementos constitutivos de las mismas las circunstancias concurrentes de peligro, las cuales pasan a ser circunstancias de graduación de las sanciones.

- **Ley 17/2005**, de 19 de julio, **por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos**, que modifica el texto articulado de la LTCVMSV.

Con la imposición de esta medida se ha pretendido lograr una reducción significativa en el número de accidentes y víctimas que se producen como consecuencia del tráfico, al actuar sobre el comportamiento del conductor, específicamente sobre la comisión de infracciones.

Este sistema complementa el sistema sancionador existente hasta la fecha y que únicamente castigaba la comisión aislada de infracciones, añadiendo la pérdida de vigencia del permiso de conducción como una penalización específica para la multirreincidencia. La eficacia del permiso por puntos viene avalada por algunos estudios internacionales, en los que se ha comprobado el impacto en el comportamiento de los conductores y la consiguiente reducción de las víctimas mortales inmediatamente después de su puesta en marcha.<sup>45</sup>

Esta ley ha tenido un gran efecto disuasorio en los usuarios conductores de vehículo, fue introducida en un periodo en que la siniestralidad estaba alcanzado unas cifras del orden de cinco mil muertos pasando a mil setecientos tras su imposición, siendo el resultado de un pacto de Estado por la Seguridad Vial.

Como se recoge en la exposición de motivos de la ley, ésta tiene un carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar aquellos comportamientos, mediante la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos de los infractores, mediante la superación de cursos, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, que permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que, según los casos, corresponda a un conductor.

Como reconoce CANO CAMPOS, *“la eficacia del sistema, según parece, no se ha hecho esperar, pues desde su implantación en 2006 el número de muertes y accidentes se ha reducido casi a la mitad, aunque lógicamente la causa de ese espectacular descenso no reside únicamente en el permiso de conducir por puntos.”*<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup> ADAM, Aurora, “Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España”, *Gaceta Internacional de Ciencias Forenses*, nº 3, abril-junio 2012, pág. 14

<sup>46</sup> CANO CAMPOS, Tomas, “¿Es una sanción la retirada de puntos del permiso de conducir?” *Revista de Administración Pública*, núm. 184, 2011, pág. 81.

Con la introducción de este nuevo sistema, la vigencia del permiso o licencia de conducir no sólo se condiciona, al mantenimiento de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidos para su otorgamiento, sino también a que su titular no haya perdido su asignación total de puntos.

- **Ley 18/2009** de 23 de noviembre, **por la que se modifica el texto articulado de la LTCVMSV, en materia sancionadora,**

Esta ley introdujo un importante reforma en la LTCVMSV y el Reglamento de Procedimiento en materia de Tráfico RD 320/1994, de hecho sus preceptos han sido los reguladores de los procedimientos sancionadores hasta su derogación por la entrada en vigor del RDL 6/2015 de la LSV, que ha asumido los contenidos de dicha ley.

- **Ley 6/2014**, de 7 de abril, **por la que se modifica el texto articulado de la LTCVMSV.**

Se justifica la aprobación en base a como se expone en el preámbulo, porque *“Una vez que se han abordado los cambios más integrales en lo que respecta a los comportamientos más seguros en la conducción, ahora es el momento de incorporar al ordenamiento adaptaciones o modificaciones que no se centran tanto en el conductor, sino que se dirigen a otros aspectos que en los últimos años no han sido tan prioritarios, pero que es necesario asumir normativamente para ir mejorando distintos aspectos de la seguridad vial.”*

En su contenido desarrolla una serie de preceptos que se exponen a continuación de los que se destacan los siguientes:

- ✓ El hasta ahora denominado «Consejo Superior de Seguridad Vial» retoma la denominación más precisa de *«Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible»*, con el principal objetivo volver a poner en el centro de las funciones de este órgano el tráfico de los vehículos y del resto de usuarios por las vías públicas.
- ✓ Se dirige la reforma en lo relativo a los sistemas de seguridad de conductores y ocupantes de los vehículos, por los niveles de exigencia de la legislación europea.
- ✓ Regulación de la presencia de drogas en la conducción, donde desde el punto de vista administrativo se castiga la mera presencia de drogas en el organismo del conductor.

- ✓ Se adecua al contexto y a las necesidades actuales a los límites de velocidad que se establecen no sólo para las vías, sino también para los distintos tipos de conductores y para los distintos tipos de vehículo, de forma que se amplían los tramos sancionadores y de detracción de puntos cubriendo posibles modificaciones en las velocidades máximas, tanto en límites inferiores como superiores.
- ✓ Esta ley incluye una disposición adicional con el objeto de incorporar a nuestro ordenamiento interno la Directiva 2011/82/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.
- ✓ Por último en la Disposición final segunda, autorización al Gobierno para aprobar un texto refundido en el plazo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor de esta ley, un texto refundido en el que se integren, debidamente, que conllevará a la derogación del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y las leyes que lo han modificado, incluidas las disposiciones de las leyes modificativas que no se incorporaron a aquél.

### **3.3. Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TR LTCVMSV).**

Como se expone en texto expositivo del RDL, la normativa de tráfico está en constante evolución y adaptación, y especialmente en los últimos años, ha sido objeto de importantes modificaciones, incidiendo especialmente en la adecuación de los comportamientos de los conductores a una conducción que permita reducir la siniestralidad en calles y carreteras.

Con las aportaciones de normas como Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos; a la reforma del procedimiento sancionador operada por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, y las reformas en materia penal (que veremos en siguiente capítulo), y que con un RDL 339/1990, con más de veinticinco años de vigencia, es por lo que se lleva a cabo el RDL 6/2015, como figura legal habilitada permite refundir diversas leyes, favoreciendo la compilación en un sólo cuerpo legal de distintas normas jurídicas dispersas.<sup>47</sup>

Por lo que, acometido por el Gobierno lo dispuesto por Ley 6/2014, de 7 de abril, se aprueba el texto refundido, en cuya parte expositiva se recogen los criterios adoptados para conformar el texto normativo, que se extractan seguidamente:

- ✓ Se ha revisado texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial incorporando aquellos conceptos cuya aplicación está en vigor y que, por su contenido, deben formar parte de este texto refundido, lo que ha hecho necesario ordenar y numerar de nuevo todas ellas.
- ✓ Se ha actualizado y revisado el vocabulario utilizado, incluidas cuestiones gramaticales, al mismo tiempo que se ha realizado una exhaustiva labor para unificar el uso de ciertos términos.
- ✓ Se ha ordenado el articulado, algunos de ellos con un contenido denso y largo resultado de las numerosas modificaciones, se han dividido preceptos extensos en varios artículos, destacando la nueva forma en que se regulan las infracciones, que han pasado a ocupar un artículo independiente en función de su gravedad.

---

<sup>47</sup> Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la LSV, Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. Preámbulo.

- ✓ También cabe destacar la nueva ordenación en artículos diferentes de una serie de cuestiones de especial trascendencia para los ciudadanos como es la pérdida y recuperación de puntos, así como la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir.
- ✓ Se han adaptado los contenidos de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el pasan a ser voluntarias la publicaciones en el Tablón Adicta de Sanciones de Tráfico.
- ✓ Se ha incluido la transposición de la Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial.
- ✓ Por último, se ha procedido a incluir algunos cambios, todos ellos teniendo presente que la capacidad de innovación a través de este texto refundido se limita a la labor de regularización, aclaración y armonización de textos legales, conforme a lo dispuesto en el artículo 82.5 de la Constitución Española, por cuanto la autorización al Gobierno no se circunscriben a la mera formulación de un texto único.

### **3.4. Distribución de competencias en materia de seguridad vial.**

La CE, atribuye como competencia exclusiva del Estado ente otras materias, el “[...]; tráfico y circulación de vehículos a motor; [...]”, en su artículo 149.1.21, sin mencionar nada al respecto en las competencias atribuidas a las CCAA en el artículo 148, no obstante en el artículo 150, establece que, “1. Las Cortes Generales, en materias de competencia estatal, podrán atribuir a todas o a alguna de las Comunidades Autónomas la facultad de dictar, para sí mismas, normas legislativas en el marco de los principios, bases y directrices fijados por una ley estatal. Sin perjuicio de la competencia de los Tribunales, en cada ley marco se establecerá la modalidad del control de las Cortes Generales sobre estas normas legislativas de las Comunidades Autónomas.

2. El Estado podrá transferir o delegar en las Comunidades Autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materia de titularidad estatal que por su propia naturaleza sean susceptibles de transferencia o delegación. .”

Por lo tanto el Estado, se reserva de forma exclusiva las competencias para dictar la legislación y normativa reglamentaria que rige la circulación de vehículos a motor, las condiciones técnicas y las autorizaciones administrativas a los vehículos y conductores, y deja para las CCAA, el que puedan asumir determinadas funciones de ejecución de la normativa estatal en la materia a través de sus respectivos EEAA, que, como es el caso en País Vasco y Cataluña, tienen transferidas ciertas competencias, y en el caso particular de Navarra, las tiene compartidas.

En el texto constitucional no hace referencia a las competencias de las Corporaciones Locales en materia de seguridad vial, por lo que nos tenemos que dirigir la LBTCVMSV, donde en su base segunda hace referencia a las competencias de los Entes Locales, “1. Se regulará el ejercicio de las competencias que de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, corresponden a la Administración del Estado, y se determinarán las que hayan de corresponder a las Corporaciones Locales.”

Por su parte la Ley 7/1985 Reguladora de Bases de régimen Local, (LRBRL), hace efectiva la garantía constitucional de autonomía de las Entidades locales, estableciendo, que “[...] deberá asegurar a los Municipios, las Provincias y las islas su derecho a intervenir en cuantos asuntos afecten directamente al círculo de sus intereses, atribuyéndoles las competencias que proceda en atención a las características de la actividad pública de que se trate y a la capacidad de gestión de la Entidad local, de conformidad con los principios de descentralización y de máxima proximidad de la gestión administrativa a los ciudadanos.

2. *Las Leyes básicas del Estado previstas constitucionalmente deberán determinar las competencias que ellas mismas atribuyan o que, en todo caso, deban corresponder a los Entes locales en las materias que regulen.*”

El TR LTCVMSV, como norma máxima en esta materia recoge, las competencias en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las cuales distribuye por un lado, a la Administración del Estado y por otro la de los Municipios.

La Administración General del Estado, art.4., se reserva competencias de carácter legislativo, como la aprobación de la normativa técnica básica que afecte de manera directa a la seguridad vial, la homologación de los elementos de los vehículos, remolques y semirremolques que afecten a la seguridad vial, así como dictar instrucciones y directrices en materia de inspección técnica de vehículos, la aprobación de las normas básicas y mínimas para la programación de la educación vial en las distintas modalidades de la enseñanza, la coordinación de la prestación de la asistencia sanitaria en las vías públicas o de uso público, la suscripción de tratados y acuerdos internacionales, la regulación de aquellas actividades industriales que tengan una incidencia directa sobre la seguridad vial, la regulación del transporte de personas y, especialmente, el transporte escolar y de menores, a los efectos relacionados con la seguridad vial, la regulación del transporte de mercancías, especialmente, el de mercancías peligrosas, perecederas y contenedores, de acuerdo con la reglamentación internacional, a los efectos relacionados con la seguridad vial.

En concreto al Ministerio del Interior, se le atribuyen competencias de carácter ejecutivo, art 5., como; la expedición y revisión de los permisos y licencias para conducir vehículos a motor y ciclomotores y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, el canje, de acuerdo con las normas reglamentarias aplicables, de los permisos de conducción y de la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, las autorizaciones de apertura de centros de formación de conductores, la matriculación y expedición de los permisos de circulación de los vehículos, los registros de vehículos, de conductores e infractores, ***la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local***, la regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades Locales, las directrices básicas y esenciales para la formación y actuación de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de las atribuciones de las corporaciones locales, con cuyos órganos se instrumentará, de común acuerdo, la



colaboración necesaria, la autorización de pruebas deportivas que tengan que celebrarse utilizando en todo o parte del recorrido carreteras estatales o travesías, la coordinación de la estadística y la investigación de accidentes de tráfico, la realización de las pruebas, reglamentariamente establecidas, para determinar el grado de intoxicación alcohólica, o por drogas, de los conductores que circulen por las vías públicas en las que tiene atribuida la ordenación, gestión, control y vigilancia del tráfico, entre otras.

Las competencias atribuidas al Ministerio del Interior las ejerce el Organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, que de forma expresa encomienda, art.6, LTCVMSV, la *“regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuará, en los términos que reglamentariamente se determine, la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.”*

Por lo que respecta a las competencias municipales, la circulación urbana ha sido competencia de la Administración municipal. La LRBRL, al hablar de las competencias de los municipios, se refiere a la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías públicas, y al transporte público de viajeros.<sup>48</sup>

En el artículo 7 del TR LTCVMSV, se establecen las competencias de los municipios, tales como:

- a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*
- b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.[...]*
- d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*
- e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.0) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.*

---

<sup>48</sup> LÓPEZ-NIETO Y MALLO, Francisco, *La Policía Municipal*, 3ª Ed. Madrid, Editorial La Ley, 2007, pág. 162.

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

*g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.*

Los Ayuntamientos tienen potestad para regular mediante Ordenanzas Municipales, la circulación y el uso de las vías urbanas, por lo que tales normas se convierten en una importante fuente en la materia, pudiendo tipificar infracciones y establecer sanciones en dicho ámbito con sujeción a los criterios de antijuridicidad establecidos en la Ley y a la naturaleza y límites de las sanciones que la misma establezca.<sup>49</sup>

En relación a la competencia sancionadora en materia de tráfico, el art. 84 del TR LTCVMSV, establece, que para sancionar las infracciones cometidas en vías interurbanas y travesías corresponde al Jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido el hecho, y en las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor serán competentes para sancionar los órganos previstos en la normativa autonómica. La sanción por infracción a normas de circulación cometidas en vías urbanas corresponderá a los respectivos Alcaldes, los cuales podrán delegar esta competencia de acuerdo con la normativa aplicable, quedando excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones a los preceptos sobre autorizaciones administrativas, incluyendo las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio.

---

<sup>49</sup> MANTECA VALDELANDE, Víctor, Óp. cit. pág. 1646.

#### **4. NORMATIVA PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL.**

El Derecho Penal, “*es un instrumento cualificado de protección de bienes jurídicos especialmente importantes.*”, su expansión, puede venir devenida, por la aparición de nuevos bienes jurídicos a proteger, a nuevos intereses, nuevas valoraciones de intereses preexistentes, o, al aumento de valor experimentado por algunos de los que existían con anterioridad, que podría legitimar su protección a través del DP.<sup>50</sup>

En el caso de la materia de seguridad vial podemos decir que estos intereses se generaron con la aparición del propio automóvil, por lo tanto no son delitos de nueva generación, aunque algunas figuras sí suscitan cierta polémica, por su próxima delimitación con las infracciones administrativas.

DE VICENTE MARTINEZ, se postula manifestando, “*Que duda cabe de que el Código Penal debe dar respuesta al problema de la violencia vial, interviniendo en los casos más graves.*”<sup>51</sup>

No obstante la inclusión en el DP de los delitos contra la seguridad del tráfico, ahora seguridad vial, como reconoce esta autora, no ha sido una cuestión baladí, ya que la justificación inicial era la del número de accidentes, si bien en las primeras etapas, no tenía esta correlación, por lo que se sugería tomar otro tipo de medidas, como reforzar las medidas de seguridad de las vías o de los vehículos, pretendiendo la adopción de medidas más de carácter preventivos que represivo, que como cita, queda resumido con la célebre frase «*la rectificación de curvas, la supresión de pasos a nivel y de rasantes o los cruces de trébol aborrraran más vidas que centenares de sentencias condenatorias por severas que sean.*”<sup>52</sup>

MUÑOZ CONDE, señala, que “*la inclusión de estas figuras en el Código Penal da carta de naturaleza al tratamiento de la delincuencia de trafico como delincuencia común, privándole de ese carácter de delincuencia menor o incluso «de caballeros» que originariamente se le atribuyo.*”<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> SILVA SÁNCHEZ, José M<sup>a</sup>, *La expansión del Derecho Penal. Aspectos de la Política Criminal en las sociedades postindustriales*, 2<sup>a</sup> Edición, Civitas Ediciones S.L. Madrid, 2001, pág. 27

<sup>51</sup> DE VICENTE MARTÍNEZ, Rosario. *Derecho Penal de la Circulación*, 1<sup>a</sup> edición, Barcelona, Editorial Bosch, julio 2006, pág. 31

<sup>52</sup> *Ibíd.*, pág. 28

<sup>53</sup> MUÑOZ CONDE, Francisco, *Derecho Penal, Parte Especial*. 15<sup>a</sup> ed. Valencia, Tirant lo Blanch, 2004, pág. 683

Parece razonable, como indica TRAPERO BARRALES<sup>54</sup>, que la necesidad de que el DP intervenga en este ámbito de la actividad humana, lo sea porque la circulación de vehículos, genera un claro comportamiento de peligro para los usuarios de las vías públicas.

Tradicionalmente, los delitos contra la seguridad vial han sido considerados delitos de peligro, algunos de peligro concreto, como el de conducción temeraria, y otros de peligro abstracto<sup>55</sup>, como es el caso del delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Al respecto, algunos entienden que lo protegido es la seguridad vial, como bien jurídico colectivo autónomo, para otros, lo realmente protegido son los bienes jurídicos individuales, como la vida y salud de las personas, que pueden resultar afectados como consecuencia de ciertos modos de conducción. Por último, una postura intermedia entiende que se protegen simultáneamente “bienes jurídicos singulares y generales”, esto es, bienes jurídicos personales y suprapersonales como la seguridad del tráfico. Lo que resulta evidente es que el objetivo de la seguridad vial, es la protección de las personas<sup>56</sup>.

Por lo tanto la protección jurídico penal de la seguridad vial no es concebible sin su vinculación a bienes jurídicos como la vida o integridad física de las personas. Ahora bien, como justifica MONTANER FERNÁNDEZ, “*esto tampoco implica sostener que la función de estos delitos es la protección directa de esos bienes individuales, pues lo que se protege es la seguridad vial como contexto en el que se desarrolla una actividad potencialmente lesiva para los intereses de las personas que participan en el tráfico viario.*”<sup>57</sup>

---

<sup>54</sup> TRAPERO BARRALES, María A., *Los Delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, Tirant Lo Blanch, 2011. pág. 30

<sup>55</sup> Como justifica CEREZO MIR, José, “*En los delitos de peligro abstracto, se castigan ciertas conductas porque generalmente llevan consigo el peligro de un bien jurídico. El peligro no es aquí un elemento del tipo y el delito queda consumado aunque en el caso concreto no se haya producido un peligro del bien jurídico protegido, es decir, es el motivo que indujo al legislador a crear la figura delictiva.*”

CEREZO MIR, José, “Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del derecho penal del riesgo”. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, n.º 10 2002, pág. 47.

<sup>56</sup> MONTANER FERNÁNDEZ Raquel, “Los nuevos delitos contra la seguridad vial: una muestra de la Administración del Derecho Penal”, *DA. Revista de Documentación Administrativa*, núm. 284-285, mayo-diciembre 2009, pág. 307.

<sup>57</sup> MONTANER FERNÁNDEZ Raquel, *Recensiones de libros. El nuevo Derecho penal de la seguridad vial*. UNED. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3ª Época, núm. 2, 2009, pág. 218

Po lo tanto el DP, tipifica una serie de infracciones penales, mediante los denominados delitos contra la seguridad vial donde se sancionan una serie de acciones de riesgo y peligro, conformando una barrera de protección penal para evitar que se produzcan, las infracciones más graves, los mal llamados accidentes, cuyos resultados pueden constituir delitos por el resultado de muerte y lesiones graves previstos en los arts. 142 y 152 del CP (homicidios imprudentes y lesiones imprudentes).<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Nota de prensa del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial [https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/INFORME%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf?idFile=6e1ede03-5237-4593-b1e8-a0e457d733e4](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/INFORME%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf?idFile=6e1ede03-5237-4593-b1e8-a0e457d733e4) en línea [consultado día 14 de mayo de 2018]

#### **4.1. Periodo previo a la regulación penal de la Seguridad Vial.**

La incorporación del vehículo a motor como ya hemos comentado hizo su aparición en España a finales del siglo XIX, con una incorporación progresiva que no sería relevante hasta mediados del siglo XX, por lo que las primeras disposiciones legales en materia de seguridad del tráfico tuvieron carácter exclusivamente administrativo hasta la publicación de la Ley de 9 de mayo de 1950, sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, ley especial de carácter penal, conocida como la «Ley del Automóvil».

No obstante la primera referencia que podemos considerar que hace en esta materia en un Código Penal la encontramos en el de 1928<sup>59</sup>, en el Título IX, De los *Delitos Contra la Seguridad Colectiva*, en la Sección Segunda, *Delitos afines a los estragos, imputables a imprevisión, imprudencia e impericia*, artículos de 569 a 578, en concreto en su artículo 576, que establecía, “*Se considerarán delitos por imprevisión, imprudencia o impericias graves los ejecutados por medio de locomotoras, **automóviles y demás vehículos** y máquinas a que se refieren los artículos anteriores, aunque no concurren las circunstancias en ellos expresadas, siempre que concorra cualquiera de las siete circunstancias enumeradas en el artículo 34 (establece las condiciones para determinar el grado de las imprudencias, graves o temerarias, leves o simples) y, además, cuando el hecho se produjere:*

- 1º. Por haber admitido el conductor o dueño excesivo número de personas o excesiva carga de mercancías, en relación con La capacidad de transporte y disposiciones reglamentarias.*
- 2º. Por marchar el vehículo por lugar no destinado al tránsito del mismo.*
- 3º. Por marchar con velocidad excesiva en relación con las disposiciones que se fijen, y si no las hubiere, en relación con la prudencia que exigiere el sitio y el tránsito de otros vehículos o viandantes, para evitar el daño mediante el normal dominio del aparato por su conductor.*
- 4º. Por marchar conducido sin la debida atención de su conductor, adecuada al peligro del tránsito. Cuando la culpa apreciada no llegue al grado que determinan las anteriores circunstancias se considerará leve.*

Como podemos observar se recogen ya conductas que podríamos relacionar con la conducción imprudente, conducción a la velocidad excesiva.

---

<sup>59</sup> Real Decreto Ley núm. 1.598, publicado en la Gaceta de Madrid núm. 257, el 27 de septiembre de 1928.

El siguiente Código Penal, el de 1932<sup>60</sup>, tuvo lugar tras haberse proclamado la Segunda República el catorce de abril de 1931, por lo que se derogó el Código Penal de 1928, volviendo en básicamente al de 1870, donde no se hace ninguna referencia la seguridad del tráfico, salvo lo que pudiera encuadrarse en los delitos de Imprudencia temeraria recogido en el artículos 558.

El siguiente Código Penal data de 1944, tiene lugar tras la Guerra Civil sufrida en España, toma tintes autoritarios, que siguiendo a ANDRÉS LASO, queda claramente determinado que, *“Desde su inicio, la elaboración de un nuevo Código penal constituyó la piedra angular desde la que fundamentar el nuevo orden social acorde con los postulados totalitarios del régimen.”*<sup>61</sup>

El Código Penal de 1.944<sup>62</sup>, se puede considerar duro, dirigido a proteger las ideas políticas imperantes en el nuevo régimen, en relación a la materia que nos ocupa, la única referencia a reseñar continúa siendo la imprudencia punible, recogida en el Título XIV, artículo 565, *“El que por imprudencia temeraria ejecutare un hecho que si mediare malicia constituiría delito, será castigado con la pena de prisión menor.*

*Al que, con infracción de los reglamentos, cometiere un delito por simple imprudencia, o negligencia se impondrá la pena de arresto mayor. [...]*

*Toda infracción sancionada en este artículo cometida con vehículos de motor llevará aparejada la privación del. Permiso para conducirlos por tiempo de uno a cinco años. [...]*”

A modo de resumen diremos que los Códigos Penales anteriores al año 1944 silenciaron en su mayoría esta especialidad infractora. El Código de 1928 con una regulación poco afortunada, no deja de ser un intento de adecuación de los Códigos europeos, con una confusa regulación que gozo de poca relevancia y efímera vigencia. El Código de 1932, consideraba asimiladas sus infracciones al resto de imprudencias. La inicial redacción del Código de 1944 tampoco contemplo los preceptos en esta materia.<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup> Ley de 8 de Septiembre del Código Penal, publicado en la Gaceta de Madrid núm. 310, el 5 de noviembre de 1932.

<sup>61</sup> ANDRÉS LASO, A., Legislación penal, procesal penal y penitenciaria tras la guerra civil española, *Revista Jurídica de Castilla y León* n° 35, enero de 2015 pág.5/44.

<sup>62</sup> Decreto de 23 de diciembre de 1944, por el que se prueba y promulga el Código Penal, texto refundido de 1944, según la autorización otorgada por la Ley de 19 de julio de 1944. Publicado en BOE núm. 13 de 13 de enero de 1945.

<sup>63</sup> GANZENMÜLLER, Carlos; DE LAMO RUBIO, Jaime; ROBLEDO VILLAR, Antonio ESCUDERO José F° ; FRÍGOLA Joaquín., *Óp. cit.* pág. 30

## **4.2. Regulación penal de la seguridad vial.**

### **4.2.1. Mediante leyes penales especiales.**

Los primeros ilícitos penales relacionados con la seguridad del tráfico, se penalizaron mediante el procedimiento de leyes penales especiales, esto es, normas jurídico penales que no están comprendidas en el código penal, y que regulan determinados tipos de las conductas que pueden ser reprochables, son por lo tanto el resultado del estudio de esas conductas, que han sido objeto de un análisis y han generado cierta preocupación, por lo que su motivación tiene *sentido técnicojurídico y por otro lado sociojurídico*.<sup>64</sup>

#### **4.2.1.1. Ley de 9 de mayo de 1950, Sobre el uso y circulación de vehículos de motor.**

La primera penalización por delitos relacionados con la circulación de vehículos a motor, se lleva cabo mediante la presente ley, una ley especial de carácter penal, la cual se justifica como consecuencia de la siniestralidad que tiene lugar en esa época, y que recoge en el preámbulo de dicha ley, manifestado que, *“La frecuencia con que se producen accidentes mediante el uso de vehículos de motor, determina la necesidad de sancionar adecuadamente, tanto el uso imprudente de aquéllos, que pueda determinar un peligro social, como la utilización ilegítima de dichos vehículos y los actos perturbadores, o que impidan su circulación”*, por otro lado revela que las medidas utilizadas hasta ese momento no era eficaces, *“las medidas de carácter gubernativo, que se traducen en sanciones pecuniarias de escasa cuantía, resultan en absoluto insuficientes para reprimir aquellos hechos, y que la seguridad colectiva reclama una sanción proporcionada a su gravedad, que no puede encontrarse sino encuadrándolos en la esfera del derecho punitivo creando las correspondientes figuras delictivas”*.

Por lo expuesto, elabora y tipifica esta forma de delincuencia con un sistema de penalidad alternativa de privación de libertad o multa que sólo en casos de extrema gravedad llega a penas conjuntas, la ley contiene catorce artículos, pero es en los ocho primeros establece las conductas típicas, que son las siguientes:

- *Artículo primero. El que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, de drogas tóxicas y o estupefacientes, que le coloque en un estado de incapacidad para realizarlo con la seguridad, será castigado con la pena de arresto mayor o de multa de mil a cincuenta pesetas.*

---

<sup>64</sup> DÍEZ RIPOLLES, José Luis, *La racionalidad de las Leyes Penales*, 2º Ed. Madrid, Editorial Trota 2013, págs. 18-20



- *Artículo segundo. El que condujere un vehículo de motor con velocidad excesiva o da otro modo peligroso para el público, dada la intensidad del tráfico, condiciones de la vía u otras circunstancias que aumentes el riesgo, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de mil a cincuenta mil pesetas.*
- *Artículo tercero.- El que condujere un vehículo de motor sin estar legalmente habilitado para ello, será castigado con la pena de arresto mayor o multa de mil a diez mil pesetas.*
- *Artículo cuarto.- El que condujere un vehículo de motor con plaza de matrícula falsas alterada o hecha ilegible, o el que no llevase ninguna, será castigado con la pena de prisión menor o multa de mil a cincuenta mil pesetas.*
- *Artículo quinto.- El conductor de un vehículo de motor que no auxiliare a la víctima por el causada, será castigado con la pena de prisión menor y multa de mil a diez mil pesetas.*
- *Artículo sexto.- El que quitare, cambiare, simulare, alterare o dañare las indicaciones o señales establecidas en la vía pública, para la orientación o seguridad de la circulación de vehículo de motor, será castigado con las penas de arresto mayor y multa de mil a diez mil pesetas.*
- *Artículo séptimo.- El que gravemente perturbare o usare cualquier obstáculo a la circulación de vehículos a motor con peligro para sus ocupantes, será castigado con las pena de prisión o multa de mil a cincuenta mil pesetas.*
- *Artículo octavo.-El que lanzare contra un vehículo de motor, en marcha, piedras u otros objetos, con peligro para sal personas, será castigado con las penas de arresto mayor o multe da mil a diez mil pesetas. Lanzar objetos contra los automóviles en marcha.*

#### 4.2.1.2. Reformas penales posteriores a la Ley de 1950.

- **Ley de 24 de abril de 1958**, por la que se modifican diferentes artículos del Código Penal, donde recoge en exposición de motivos apartado, “*a) Incluir en la escala general de las penas, la privación del permiso de conducir vehículos de motor introducida en el artículo quinientos sesenta y cinco y la ley de nueve de mayo de mil novecientos cincuenta...*”
  
- **Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor.** La finalidad de esta ley se recoge en el artículo primero. “*La presente Ley protege la seguridad del tráfico, de las personas y de los bienes y, con tal finalidad, sancionadas determinadas conductas relacionadas con la circulación de los vehículos de motor por carretera, otras vías públicas y demás lugares transitables y regula el procedimiento administrativo para exigir la responsabilidad penal y civil derivada de aquellas.*”

Recoge prácticamente todas las conductas de la establecida en la ley de 1950 e introduce como novedad, el delito de conducción temeraria y el de omisión del deber de socorro, además determina la reincidencia en este tipo de delitos.

### **4.3. La Seguridad Vial en los Códigos Penales.**

#### **4.3.1 Reforma del Código Penal, texto revisado de 28 de marzo de 1963.**

Mediante el Decreto 691/1963, de 21 de marzo, se aprobó el texto revisado del código Penal de 1963. Esta reforma del Código penal continua sin incluir los delitos cometidos mediante el uso y circulación de vehículos, que continúan contemplados en la Ley de 1962 sobre uso y circulación de vehículos a motor, ya comentada, por lo que la referencia que hace el código penal en relación al tráfico de vehículos, sigue siendo el artículo 565, que en esta nueva redacción mantiene su contenido anterior, con la única diferencia de que amplía el tiempo de privación del permiso de conducir a un mes a diez años.

##### **4.3.1.1. Ley 3/1967 de 8 de abril, que introduce los delitos contra la Seguridad del Tráfico en el Código Penal.**

Mediante la presente ley se integran y se establecen por primera vez en los Códigos Penales de nuestra historia, la figura de los delitos contra la seguridad del tráfico, que como recoge en el apartado tres de la parte expositiva, *“la persistencia y continuidad con que se producen los delitos cometidos con ocasión del tránsito de automóviles y su indudable semejanza con otros previstos en el Código Penal aconsejan la conveniencia de su inserción en el principal texto punitivo, aunque sea preciso, en muy limitados casos, trasplantar al mismo algunos tipos que, configurados en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, parece necesario conservar en razón a los bienes jurídicos que protegen.[...]”*

*La experiencia proporcionada con la aplicación de la Ley especial permite dar ya este paso adelante, encuadrando los delitos que tipificaba en el Código Penal común.*

Los delitos contra la seguridad del tráfico, quedan recogidos en el Libro II del Código Penal, en Título quinto: *“De la infracción de las leyes sobre inhumación de cadáveres, de la violencia de sepulturas y de los delitos de riesgo en general”*. Capítulo segundo: *“De los delitos de riesgo general”*. Sección primera: *“De los delitos contra la seguridad del tráfico”*, quedando concentrados en los artículo trescientos cuarenta bis a, b y c, que d forma extractada recoge las siguientes figuras delictivas:

- *Artículo 340 bis a) [...]*
  - 1º. *El que condujere un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes.*
  - 2º. *El que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes.*

– *Artículo 340 bis b). .[...]*

*1º. Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos Imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o Inflamables, mutación o daño de la señalización o por cualquier otro medio.*

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

– *Artículo 340 bis c) [...] el que condujere por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso.*

Al mismo tiempo se recogen otras formas penales relacionadas con la materia de circulación de vehículos a motor como son la imprudencia temeraria (ya mencionando en artículo 565), falsificación alteración de placas de matrícula, (artículo 279 bis.), el quebrantamiento de condena de privación del permiso de conducción, (artículo 334), omisión del deber de socorro, (artículo 489 bis.), el robo y hurto de uso de vehículos de motor, (artículo 516 bis).

#### **4.3.2. Código Penal texto refundido de 1973.**

Mediante Decreto 3096/1973, de 14 de septiembre, se publica el texto refundido de Código Penal, conforme a la Ley 44/1071 de 15 de noviembre, el alcance de la modificación del este Código es muy limitado, y no afectan a los delitos contra la seguridad del tráfico existente de 1963, tras la reforma llevada a cabo por la Ley 3/1967 de 8 de abril.

#### **4.3.3. Ley Orgánica 8/1983, de 25 de junio, de reforma urgente y parcial del Código Penal.**

El periodo a la transición democrática, conllevó grandes cambios legislativos, que en el plano penal estas reformas culminan en la Ley Orgánica 8/1983, de 25 de junio, de reforma urgente y parcial del Código Penal, que en el ámbito de los delitos contra la seguridad del tráfico, se limita a suprimir el artículo 340 bis c), el conducir por vía pública un vehículo de motor sin haber obtenido el correspondiente permiso, que lo justifica como se recoge en la exposición de motivos de la citada ley “*atendiendo un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales, que no ha podido apreciar en tal conducta algo más que un ilícito administrativo.*”

Quedando configurados en el mismo sentido los demás delitos recogidos en los artículos 340, bis a) y b).

#### **4.3.4. Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio, de actualización del Código penal**

En esta reforma del Código Penal, el legislador se plantea la corrección de determinadas conductas en relación con los delitos contra la seguridad vial como expone en el preámbulo de dicho texto, “*Recientes experiencias han puesto de manifiesto la necesidad político-criminal de aumentar las sanciones penales para los supuestos de conducción temeraria, alguno de los cuales, entre los que ha causado especial alarma social el de los llamados **conductores homicidas**, alcanza una posición intermedia entre el delito de riesgo y la tentativa de homicidio, valoración que explica su particular tipificación y la pena que se establece. Con ello, por otro lado, se refuerza la función preventiva y la capacidad correctora de comportamientos gravemente antisociales que se producen con ocasión de la circulación de vehículos de motor. Razones análogas, aunque en otro ámbito de problemas, han aconsejado la introducción de un tipo especial de delito de riesgo*”

En razón a ello en su artículo 4 se modifican los artículos 340 bis a), b), se vuelve a dar contenido al artículo 340 bis c) y se añade el artículo 340 bis d). [...] *el que, con consciente desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el número 2 del artículo 340 bis a), es decir “el que condujere un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.”*

*Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena privativa de libertad será la de arresto mayor en su grado medio a prisión menor en su grado mínimo.*

*El vehículo de motor utilizado se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 48 de este Código.»*

#### **4.4. Regulación penal actual de la Seguridad Vial. Código Penal L.O. 10/1995.**

La regulación actual la establecemos en función del Código Penal imperante, que es el establecido por **Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre**, que ha sufrido diferentes modificaciones.

Como indica NÚÑEZ PAZ, el código Penal de 1995, *“derogaba el que se remontaba a 1848, por lo que había sufrido innumerables reformas, aunque únicamente de carácter parcial, coincidiendo generalmente con cambios políticos, si bien alguna de ellas de gran importancia, especialmente las que se llevaron a partir de la promulgación de la CE de 1978.”*<sup>65</sup>

Como se establece en la exposición de motivos de dicha LO, tras diversos intentos de reforma desde la instauración del sistema democrático, se ha elaborado el nuevo Código Penal adaptado plenamente a los valores constitucionales, por lo que se han introducido innumerables cambios, entre ellos los delitos en materia de seguridad vial, que quedan recogidos ahora en el Título XVII, De los Delitos Contra la Seguridad Colectiva, en el Capítulo IV, denominado De los Delitos Contra la Seguridad del Tráfico, que comprende los artículos del 379 a 385, no obstante en esta primera etapa, los tipos recogidos son básicamente los mismos ya mencionados en el Codo Penal de 1983, desarrollados en el artículo 340 bis, en sus diferentes apartados, a), b), c) y d), que se trasladan al nuevo articulado con la inclusión en concreto en el artículo 380, una figura totalmente novedosa como es el de la negativa a someterse a las pruebas de alcoholemia o estupefacientes es considerada como delito de desobediencia grave, conforme al artículo 556, correspondiendo pena de prisión.

Este código ha sufrido importantes reformas con dedicación expresa a este tipo de delitos que pasamos a ver seguidamente.

---

<sup>65</sup> NÚÑEZ PAZ, Miguel Ángel, “Consideración crítica en torno al Código Penal español”, *Anuario de Derecho penal y Ciencias Penales*, Vol. LII, pág. 228

#### **4.4.1. La Ley Orgánica 15/2003, de 25 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.**

Las modificaciones plantadas por esta ley, tienen escasa repercusión en los delitos contra la seguridad del tráfico.

En el art. 379, sólo en relación a la pena que puede ser alternativamente de prisión o multa, y potestativamente se puede añadir la de trabajos en beneficio de la comunidad, manteniendo la de privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores.

El artículo 381 se le añade un párrafo segundo, *“En todo caso, se considerará que existe temeridad manifiesta y concreto peligro para la vida o la integridad de las personas en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos.”*

Por último el art. 382 la modificación sólo afecta a la pena que ahora puede ser de prisión o multa.

#### **4.4.2. La Ley Orgánica 15/2007, 1 de diciembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.**

Como destaca TRAPERO BARREALES, la explicación de esta reforma la encontramos en el fenómeno que se ha denominado la expansión del Derecho Penal, que está motivado por diversas causas, siendo las más destacables, la aparición y multiplicación de nuevos riesgos como consecuencia de la sociedad postindustrial, por lo que la sociedad reclama al Estado y al DP, mayores niveles de seguridad, ya que se produce un cambio de perspectiva del ciudadano que pasa a ser sujeto pasivo que reclama la protección estatal, provocando un cambio de valoración de los resultados lesivos, y la reclamación de mayor protección va acompañada de una desconfianza hacia las instancias extrapenales de prevención del riesgo<sup>66</sup>.

Como indica MARTÍNEZ RUÍZ<sup>67</sup>, los discursos críticos a este modo de operar, radican en el principio de intervención mínima o si se prefiere al de carácter de última ratio del DP, que desde la perspectiva teórica debe inspirar la rama del ordenamiento jurídico.

---

<sup>66</sup> TRAPERO BARRALES, María Óp. cit. págs., 18-19.

<sup>67</sup> MARTÍNEZ RUÍZ, Jesús, Cap. 5º “El delito de desobediencia a los agentes de la autoridad en el ámbito de la seguridad vial” *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial*. Madrid, Dykinson S.L. 2007, pág. 217

Estos tipos delictivos como indican SERRANO GÓMEZ y SERRANO MAÍLLO, “*hay supuestos en los que coincide el texto de la legislación vial y el Código penal, por lo que puede resultar complicado determinar cuándo estamos en vía administrativa o vía penal*”.<sup>68</sup> Ciertas conductas contempladas como infracción administrativa pasan a ser constitutivas de delito cuando reúnen los requisitos establecidos en el CP, pero ello nunca podrá ser sancionado dos veces, en virtud del «principio non bis in ídem».

Una de las consecuencias de esta reforma es que se produce el cambio de rúbrica del capítulo IV, del título XVII, del libro II del CP, que pasan a denominarse “*De los Delitos contra la Seguridad Vial*”.

Como dice GÓMEZ PAVÓN, “*La reforma en este campo de los denominados delitos contra la seguridad vial ha sido de las más importantes, hasta el punto de modificar la línea legislativa y la política criminal seguida hasta ese momento.*”<sup>69</sup>

Esta ley supone un impulso en esta materia, ya que como expone en el preámbulo de la misma, “*El Congreso de los Diputados considera oportuno impulsar la modificación del Código Penal, teniendo en cuenta las distintas propuestas que se están estudiando en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, con el objetivo de definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes.*”

También hay que establecer como motivo de justificación de esta la entrada en vigor la de regulación del “*permiso y licencia por puntos*”, para su adaptación a las consecuencias de su implantación.

Con tal motivo incorporan nuevas incriminaciones a los delitos ya existentes configurados en el mismo capítulo, que como extracta, MINGORANCE SÁNCHEZ, son “*el exceso de velocidad punible (art. 379.1 CP) y la conducción con pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida de puntos, privado por decisión judicial o sin haberlos obtenido nunca (art. 384 CP), a la vez se produjo la ampliación o remodelación de otros tipos penales ya existentes como: la incorporación de una tasa objetivada en la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas (art. 379.2 CP) y la negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la detección de bebidas alcohólicas o drogas (art. 383 CP).*”<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> SERRANO GÓMEZ Alfonso y SERRANO MAÍLLO, Alfonso, “La reforma de los Delitos Contra la Seguridad Vial”, *Revista de Derecho UNED*, núm. 3, 2008, pág. 46.

<sup>69</sup> GÓMEZ PAVÓN, Pilar., “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*. Núm. 25, 2012. Pág. 130

<sup>70</sup> MINGORANCE SÁNCHEZ, José .Antonio., “La seguridad vial en el ordenamiento penal: justificación y crítica.” *Revista de Derecho UNED*, núm. 20, 2017, págs. 437-438



Igualmente conlleva modificaciones que afectan al ahora TR LTCVMSV, en el caso concreto al artículo 84, “Competencias” (*dentro del Cap. IV del Procedimiento Sancionador*), para atribuir la competencia sancionadora a los Jefes de Tráfico, previendo de manera expresa la posibilidad de que éstos deleguen en el Director del Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas en las infracciones detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.<sup>71</sup>

#### **4.4.3. Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.**

Con esta ley se produce la última modificación hasta ahora de los delitos contra la seguridad vial, que tiene un menor calado que la precedente de 2007, y que como manifiesta el Sr. Fiscal de Seguridad Vial de Andalucía, RODRÍGUEZ LEÓN, *quizás por el hecho de tratarse de una reforma que afecta a muchos tipos penales y a otras normas no penales, la materia de Seguridad Vial ha pasado desapercibida como un mero “ajuste” de lo ya hecho en el año 2007.*<sup>72</sup>

El contenido en materia de seguridad vial como dice GÓMEZ PAVÓN, *afecta fundamentalmente a la penalidad, previsión del comiso y margen de discrecionalidad al juzgador en la imposición e individualización de la pena.*<sup>73</sup>

En el apartado vigésimo quinto del preámbulo, recoge las reformas en esta materia que afectan a los arts. 379 y 384, para equipar la pena de prisión prevista para ambos delitos, donde se elimina la actual disyuntiva entre la pena de prisión y la de multa y trabajos en beneficio de la comunidad, estableciéndose los tres tipos de penas como alternativas, permitiendo reservar la pena de prisión, como la de mayor gravedad, para supuestos excepcionales.

Se introduce un nuevo art. 385 bis en el que se establece que el vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el Capítulo se considerará instrumento del delito a los efectos de los arts. 127 y 128.

Por último, en los supuestos de imposición de la pena de prisión, tratándose de los delitos contenidos en los arts. 379, 383, 384 y 385, se concede a los jueces la facultad excepcional de rebajarla en grado atendiendo a la menor entidad del riesgo y a las demás circunstancias del hecho enjuiciado.

---

<sup>71</sup> L.O. 15/2007, de 30 de noviembre, óp. cit. Preámbulo, párrafo 7º.

<sup>72</sup> RODRÍGUEZ LEÓN, Luis Carlos, Fiscal de Seguridad de Andalucía., Reforma del código penal en materia de seguridad vial. *Ponencia reforma del Código Penal*. 2017. Pág. 34

<sup>73</sup> GÓMEZ PAVÓN, Pilar., óp. cit. Pág. 143.

#### **4.4.4. Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.**

Mediante esta Ley Orgánica, el Código Penal actual que continúa siendo el establecido por Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, es objeto de una completa revisión y actualización, sin embargo, esta no ha afectado a los delitos contra la seguridad vial, pero ha tenido consecuencias importantes, en lo relativo a la siniestralidad vial, con la supresión de las faltas y reformas que han afectado a la catalogación de los delitos de homicidio y lesiones por imprudencia.

Se recoge así, la penalización de los delitos el homicidio y las lesiones graves por imprudencia grave (*apartado 1<sup>74</sup> del artículo 142 y apartado 1<sup>75</sup> del artículo 152*), como el delito de homicidio y lesiones graves por imprudencia menos grave, que entrarán a formar parte del catálogo de delitos leves (*apartado 2<sup>76</sup> del artículo 142 y apartado 2<sup>77</sup> del artículo 152 del Código Penal*).

Se establece una modulación de la imprudencia, delictiva entre grave y menos grave, lo que dará lugar a una mejor graduación de la responsabilidad penal en función de la conducta merecedora de reproche, descatalogando la imprudencia leve que queda fuera del Código Penal, en virtud del principio de intervención mínima y la consideración del sistema punitivo como última ratio, determinando que en la esfera penal deban incardinarse exclusivamente los supuestos graves de imprudencia, reconduciendo otro tipo de conductas culposas a la vía civil.

---

<sup>74</sup> Vid. 1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años. Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años.

<sup>75</sup> Vid. 1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147.

2º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

<sup>76</sup> Vid. 2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses. Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses.

<sup>77</sup> Vid. 2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150 será castigado con una pena de multa de tres meses a doce meses. Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres meses a un año.

#### **4.5. Estadísticas de procedimientos judiciales por delitos contra la seguridad vial<sup>78</sup>.**

Los delitos contra la seguridad vial conforman el principal bloque de actuaciones penales que se procesan en España como pone de manifiesto el número de acciones formuladas por el Ministerio Fiscal en el año 2016 (*a fecha de redacción del trabajo, no se ha expuesto las de 2017*), con 79.463 escritos de acusación, lo que suponen el 29% del total de los 272.456 presentados en todo tipo de procesos judiciales penales, siendo dictadas 80.831 sentencias condenatorias, y el 32% de las 246.937 dictadas por los Tribunales por toda clase de delitos.

Hay que descartar que estas actuaciones judiciales se han formulado mediante los procedimientos de diligencias urgentes (juicios rápidos) donde se han presentado la inmensa mayoría de las acusaciones 63.844, del total de 79.463, lo que representa más de la mitad de todas las formuladas por el Ministerio Fiscal por este cauce procedimental de 121.308, lo que supone que la actividad de los Fiscales en el ámbito de las diligencias urgentes ante los Juzgados de Guardia se despliega de manera muy relevante sobre la delincuencia vial.

Ello se traduce en una demostración de celeridad y eficacia de la justicia penal de tráfico, con respuestas policiales, judiciales y del Ministerio Fiscal prácticamente inmediatas en la generalidad de los casos, lo que incentiva los fines, no sólo de prevención especial, sino también general de las medidas punitivas.

Por otro lado indicar alrededor del 90% de las condenas son dictadas, se han llevada a cabo por el procedimiento de conformidad, con cumplimiento inmediato, por ello, de las 55.148 penas de privación del derecho a conducir y 2.060 pérdidas de vigencia ex art. 47.3 impuestas en 2016, año en el que, por lo que se refiere al resto de penas, se han acordado asimismo algo más de 50.000 penas estimadas de multa y 27.954 penas de trabajos en beneficio de la comunidad,

Por lo que el cociente de resolución está muy próximo al 100% entre asuntos ingresados y resueltos es asimismo expresivo de la efectividad y rapidez de la respuesta penal.

Esto determina que el trabajo que se está desarrollando en materia de seguridad vial en el campo penal es muy importante, con la gran implicación de las FCS, donde se inician estos procesos penales, que tienen si lugar a dudas su resolución en la prevención de accidentes de circulación.

---

<sup>78</sup> FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL, Nota de prensa de 27 de julio de 2017, Fiscalía General del Estado, 2017, págs. 4-5.  
[https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/NOTA%20DE%20PRENSA%20EXTENSA%2027-7-17.pdf?idFile=6f5fb249-8b05-47af-bede-667559a8b803](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/NOTA%20DE%20PRENSA%20EXTENSA%2027-7-17.pdf?idFile=6f5fb249-8b05-47af-bede-667559a8b803) en línea [consulta realizada el 31 de mayo de 2018.]

## **5. MODELO POLICIAL ESPAÑOL**

### **5.1. Introducción.**

Siguiendo a GIL MÁRQUEZ<sup>79</sup>, indica que “*Todos los Estados tienen una organización policial y ésta si bien presentará características propias que la permiten individualizar con relación a las restantes organizaciones policiales también es cierto que presentará identidades comunes con otras que hacen posible que se puedan distinguir diversos sistemas policiales?*”, y también pueden dar testimonio de las características del sistema político imperante.

Como reconoce BARCELONA LLOP, “*es cierto que los gobiernos son efímeros, que unas sociedades suceden a otras que se extinguen y que la policía ha existido siempre de alguna manera allí donde ha habido un grupo humano medianamente organizado y dotado de normas de comportamiento cuyo cumplimiento alguien se encarga de asegurar?*”<sup>80</sup>.

Para el Dr. GUILLEN LASIERRA<sup>81</sup> “*los modelos de policía implican una concepción determinada de la misma y de la seguridad que abarca todos sus ámbitos?*”, y continúa diciendo que, “*que parten de un elemento que los legitima, que los habilita para actuar y tienen una gran finalidad como horizonte?*”

De acuerdo con este autor, el elemento que legitima la labor policial, es el que les otorga los poderes, (dicho de forma material), ya que en el estado de derecho estos provienen de las leyes, y la misión, como objetivo que determina su existencia, que debe ser garantizar la seguridad.

Siguiendo con GUILLÉN LASIERRA, este establece que, “*la función policial viene definida por tres actores: el poder político, los profesionales que la llevan a cabo y el público al que va destinado el servicio. En función del actor que predomine nos aparecen los tres modelos básicos y clásicos de policía: el gubernativo, el profesional o el comunitario.*”<sup>82</sup>

Una vez analizados los tres modelos, entiendo que estos son consecuencia de la propia evolución de la sociedad, e incluso de la misma función policial, que tuvo su inicio con el modelo gubernativo, paso a un modelo profesional y la situación actual probablemente sea del tipo modelo comunitario o como se pretende denominar de servicio público de seguridad.

---

<sup>79</sup> GIL MÁRQUEZ, Tomas, *Modelo Policial y forma de estado en España*. Barcelona, Editorial Atelier, 1999, pág. 36.

<sup>80</sup> BARCELONA LLOP, Javier, “*Recensiones y noticias de libros?*”, (sobre Modelos de Policía, hacia un modelo de seguridad plural, de GUILLEN LASIERRA, Francesc), *Revista de Administración Pública*, núm. 202 enero-abril 2017, pág. 476.

<sup>81</sup> GUILLÉN LASIERRA, Francesc, *Modelos de Policía. Hacia un modelo de seguridad plural*, España, Editorial J.M. Bosch, 2016 pág. 21.

<sup>82</sup> *Ibíd.* pág. 22

De acuerdo con el tipo de organización de Estado, también determinará el sistema policial, que según RICO CUETO y DE SALAS CALERO, los sistemas policiales, pueden ser de tres tipos: Centralistas (Francia), descentralizados (EE.UU, Canadá) y sistemas mixtos (Inglaterra, Suecia), considerando que España quedaría encuadrado en este último de los sistemas.<sup>83</sup>

La actividad policial, está encaminada a limitar los comportamientos individuales en función de lo que puedan perjudicar al resto de la sociedad o reglamentándolos de la manera que mejor puedan contribuir a la buena convivencia colectiva, por lo tanto no es una prerrogativa del Estado en general o de los poderes públicos en particular, sino una obligación de éstos para garantizar la vida en sociedad y la igualdad de derechos, limitaciones y obligaciones entre todos sus miembros. Esta actividad del Estado puede materializarse en diferentes áreas de actuación, y por distintos órganos de la Administración, que al mismo tiempo pueden desarrollar la actividad policial en varios campos de actuación.<sup>84</sup>

El modelo policial actual existente en España, viene diseñado por la Constitución Española de 1978 (CE) y desarrollado por la Ley Orgánica 2/1986 de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad de 13 de marzo (en adelante LOFCS), en base a la nueva organización territorial del estado y sus consecuencias en el ámbito policial.

Como justifica BARCELONA LLOP, *“la Policía en la que piensa la Constitución, es una Policía que protege el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantiza la seguridad ciudadana, todo ello en el marco de un Estado social y democrático de derecho, dando pábulo a la formación de un modelo policial complejo sin parangón alguno en nuestra historia”*<sup>85</sup>.

Hay que tener en cuenta que el periodo desde el inicio de la transición democrática española, hasta la entrada en vigor de la LOFCS, transcurrieron ocho años, en los que se llevó cabo el proceso de adaptación del sistema precedente, el antiguo régimen de la Dictadura de Franco (1939-1975), que como describe el autor DE ANTÓN LÓPEZ, disponía de un sistema policial que, *“responde a la más pura esencia e identificación con el Régimen, estableciéndose en él, sometido a sus vaivenes y feneciendo con el mismo”*<sup>86</sup>.

---

<sup>83</sup> RICO CUETO, José M<sup>a</sup> y DE SALAS CALERO, Luis, *Inseguridad ciudadana y policía*, Madrid Editorial Tecnos, 1988, pág. 84

<sup>84</sup> MARTIN FERNÁNDEZ, Manuel. *Policía, profesión y organización: Hacia un modelo integral de la Policía en España*. *Revista española de Investigaciones Sociológicas REIS* núm. 59, 1992, págs. 207-208

<sup>85</sup> BARCELONA LLOP, Javier, *Policía y Constitución*, Madrid, Tecnos S.A. 1997, págs. 50-51

<sup>86</sup> DE ANTÓN LÓPEZ, Julio. *Modelos Policiales Españoles*, según julio De Antón, 11 de junio de 2007, <http://historianovel.blogspot.com.es/2007/06/modelos-policiales-espaoles.html> en línea [consultado 11 de abril de 2018].

Para llegar al nuevo modelo policial, se pasa por un proceso intermedio que propuso la Ley de Policía 55/1978, impuesta por el Ministro del Interior D. Rodolfo Martín Villa, de adaptación a la etapa Constitucional, donde aún se contemplaba la competencia de orden público. Esta ley trata de regular de nuevos las funciones de cada uno de los cuerpos policiales, jurisdicción territorial y operativa, indicando la Policía está integrada por el Cuerpo Superior de Policía y el Cuerpos Nacional de Policía, por otro lado la Guardia Civil.<sup>87</sup>

El lastre histórico de la fuerza pública en nuestro país, ha venido a determinar, una vez en vigor la Constitución una inadecuación a las exigencias democráticas, así como a la necesidad construir una verdadera Administración de seguridad pública que garantice el principio de separación de fuerzas y la subordinación de estas a la función encaramada en la competencia de la autoridades gubernativas civiles, por lo que se ha tenido que tomar una serie de medidas en este sentido.<sup>88</sup>

De acuerdo con el profesor CRESPO HELLÍN<sup>89</sup>, *“el modelo policial implantado en nuestro país tras la entrada en vigor de la Constitución de 1978 se asienta sobre tres pilares fundamentales:*

- 1º. En primer lugar, para definir la misión de los Cuerpos de Policía se ha abandonado el concepto de orden público que queda ahora sustituido por el de seguridad ciudadana.*
- 2º. En segundo lugar, nuestra norma suprema ha deslindado claramente las competencias de las Fuerzas Armadas y las de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (arts. 8 y 104 de la Constitución), atribuyendo con carácter exclusivo a los segundos el mantenimiento de la seguridad pública.*
- 3º. En tercer lugar, la nueva organización territorial del Estado ha determinado la existencia de Cuerpos de Policía estatales, autonómicos y locales.”*

Realizaremos un desarrollo concreto de cada uno de estos fundamentos.

- 1º. Como establece el artículo 104.1 CE, *“Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana”*.

---

<sup>87</sup> VALRIBERAS SANZ, Ángel, *Cuerpos Nacional de Policía y sistema Policial Español*, 1ª Ed., Madrid, Editorial Marcial Pons, 1999. pág. 57.

<sup>88</sup> DOMÍGUEZ-BERRUETA DE JUAN, Miguel, FERNANDO PABLO, Marco M. FERNÁNDEZ DE GATA SÁNCHEZ, Dionisio, 2ª Parte, Capítulo 1º *“Las exigencias constitucionales: Una Administración Civil de Seguridad Pública. El Modelo Policial (art. 104 CE)”*, *Constitución, Policía y Fuerzas Armadas*, Madrid, , Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. 1997, pág. 349

<sup>89</sup> CRESPO HELLÍN, Félix, *“el artículo 104 de la constitución y la nueva regulación de la institución policial: sus disfuncionalidades”*. *Revista de Derecho Político*, núm. 37, 1992, pág. 112.

Aunque hace un referencia restrictiva de lo que son los Cuerpos Fuerzas de Seguridad, al referirse en este apartado concreto sólo a los que se encuentran bajo la dependencias del Gobierno, en el apartado 2º, establece que “*Una ley orgánica determinará las funciones, principios básicos de actuación y estatutos de las Fuerzas y Cuerpos de seguridad*”, refiriéndose a las funciones asignadas a todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad como es la de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades de todos los ciudadanos, y garantizar la seguridad ciudadana, abandonando el concepto de orden público más relacionado con el régimen anterior y no siempre con carácter democrático.

- 2º. En segundo lugar diferencia de forma expresa, qué son la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad recogidos en el art. 104 CE (ya reseñado), de las Fuerzas Armadas, recogidos en el art. 8 CE, donde establece en el aptdo. 1º, que “*Las Fuerzas Armadas, constituidas por el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire, tienen como misión garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional.*

Y en el apartado 2º.” *Una ley orgánica regulará las bases de la organización militar conforme a los principios de la presente Constitución*”.

Existiendo una clara voluntad de ruptura con el régimen anterior que incluía a las Fuerzas del Orden Publico dentro de las Fuerzas Armadas<sup>90</sup>.

- 3º. El modelo policial español, definido por el marco Constitucional dispone un sistema tridimensional en función de las competencias en materia de seguridad pública, atribuidas al Estado, las Comunidades Autónomas y las Corporaciones Locales.

La CE establece art. 149.1., que el Estado tiene competencia exclusiva sobre determinadas materias, entre las que incluye la Seguridad Publica, aunque en el apartado 29ª, especifica que “*sin perjuicio de la posibilidad de creación de policías por las **Comunidades Autónomas** en la forma que se establezca en los respectivos Estatutos en el marco de lo que disponga una ley orgánica.*”

El texto constitucional, en relación con las Comunidades Autónomas, en materia de seguridad, establece en el art. 148.1.22., que “*podrán asumir competencias sobre la coordinación y demás facultades en relación con las policías locales en los términos que establezca una ley orgánica*”, facultad

---

<sup>90</sup> BARCELONA LLOP, Javier. *Reflexiones constitucionales sobre el modelo policial español*. Revista. Española de Derecho Constitucional, núm. 48. 1996., pág. 81.

*de la que han hecho uso todos los estatutos de autonomía, independientemente de la vía utilizada por cada región o territorio para su acceso a la misma.”*

Como establece el preámbulo de la LOFCS, *por encima de cualquier otra finalidad, esta Ley pretende ser el inicio de una nueva etapa en la que destaque la consideración de la policía como un servicio público dirigido a la protección de la comunidad, mediante la defensa del ordenamiento democrático, produciéndose un cambio significativo con el concepto policial del régimen anterior.*

La referencia que se hace en el texto constitucional no es del todo esclarecedora, en tanto que encomienda el mantenimiento de la seguridad pública al Gobierno de la Nación, y reconoce la participación de las Comunidades Autónomas, en los términos establecidos por los respectivos Estatutos y también a las Corporaciones Locales.

Esto queda reforzado en el artículo 1º de la LOFCS, donde establece que:

- 1. La Seguridad Pública es competencia exclusiva del Estado. Su mantenimiento corresponde al Gobierno de la Nación.*
- 2. Las Comunidades Autónomas participarán en el mantenimiento de la Seguridad Pública en los términos que establezcan los respectivos Estatutos y en el marco de esta Ley.*
- 3. Las Corporaciones Locales participarán en el mantenimiento de la seguridad pública en los términos establecidos en la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y en el marco de esta Ley.*

Así mismo en el apartado 4º, indica que: *“El mantenimiento de la Seguridad Pública se ejercerá por las distintas Administraciones Públicas a través de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.”*, y en el artículo 2º define la composición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad:

*Son Fuerzas y Cuerpos de Seguridad:*

- a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dependientes del Gobierno de la Nación.*
- b) Los Cuerpos de Policía dependientes de las Comunidades Autónomas.*
- c) Los Cuerpos de Policía dependientes de las Corporaciones Locales.*

La seguridad pública constituye una materia difícil de parcelar pero de naturaleza esencialmente compartible por las Administraciones Públicas, recogiendo como competencia del Estado en la que participan las Comunidades Autónomas y las Cooperaciones Locales, sin embargo la Constitución no se remite a los Estatutos de Autonomía para que concreten sus competencias en este campo sino a una Ley Orgánica, la LOFCS, cumpliendo los Estatutos la misión de asumir esa competencia y determinar la forma de creación de su propia Policía.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> DOMÍNGUEZ-BERRUETA DE JUAN, et al. , óp. cit. pág. 355.



## **5.2. Composición de la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.**

Como manifiesta MORALES VILLANUEVA, “*con ser muy importante el modelo policial que se adopte, no podemos ignorar la gran trascendencia que tiene la naturaleza de los Cuerpos que los constituyen*”<sup>92</sup>, todos los cuerpos policiales, son definidos como “Institutos Armados” de naturaleza civil, el Cuerpos de Policía Nacional, los de la Policía Autónomas y de la Policías Locales, y la Guardia Civil aunque de naturaleza militar, como se matizará más adelante con dependencia del Ministerio del Interior de forma genérica y del Ministerio de Defensa en situaciones muy concretas, como justifica MARTÍN DELPÓN, “*que la Guardia Civil tiene naturaleza militar pero sus miembros no son militares ni pertenecen a las Fuerzas Armadas.*”<sup>93</sup>

Seguidamente vamos a desarrollar la composición de los diferentes Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, de acuerdo con la configuración administrativa, Estatal, autonómica y Local, donde estableceremos las funciones que desempeñan con especial incardinación en lo relativo a la seguridad vial.

### **5.2.1. Fuerzas y Cuerpos de seguridad del Estado (FCSE).**

La LOFCS, establece en los artículos 9º, que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado ejercen sus funciones en todo el territorio nacional y están integradas por:

- a) *El **Cuerpo Nacional de Policía**, que es un Instituto Armado de naturaleza civil, dependiente del Ministro del Interior.*
- b) *La **Guardia Civil**, que es un Instituto Armado de naturaleza militar, dependiente del Ministro del Interior, en el desempeño de las funciones que esta Ley le atribuye, y del Ministro de Defensa en el cumplimiento de las misiones de carácter militar que éste o el Gobierno le encomienden. En tiempo de guerra y durante el estado de sitio, dependerá exclusivamente del Ministro de Defensa.*

El mando de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, corresponde al Ministerio del Interior, que ejerce su dirección y coordinación además de la responsabilidad de colaboración y auxilio con autoridades policiales de otros países de acuerdo con los Tratados y Acuerdos establecidos.

---

<sup>92</sup> MORALES VILLANUEVA, Antonio. *Administración policial española*, 1988, Madrid Editorial San Martín S.L. pág. 276

<sup>93</sup> MARTÍN DELPÓN José Luis, “Naturaleza y carácter militar de los miembros de la guardia civil: comentario a la sentencia de la sala 3ª del tribunal supremo de 13 de febrero de 2012”, *Revista Jurídica de Castilla León*, núm. 34. septiembre de 2014, pág. 6/21

*El Real Decreto 415/2016, de 3 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, dispone en su art. 6 que corresponde al Ministerio del Interior la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de seguridad ciudadana, **tráfico y seguridad vial**, la promoción de las condiciones para el ejercicio de los derechos fundamentales, el ejercicio del mando de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y las demás competencias que le confiere el ordenamiento jurídico.*

Bajo la inmediata autoridad del Ministro del Interior, dicho mando es ejercido por el Secretario de Estado Seguridad, del que dependen directamente las Direcciones Generales de la Guardia Civil y de la Policía, a través de las cuales coordina las actuaciones de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.

El art. 10 de la LOFCS, establece que, en cada provincia, el Subdelegado del Gobierno, en su caso el Delegado (Comunidades Autónomas un provinciales), ejercen el mando directo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, con sujeción a las directrices de los órganos mencionados en los apartados anteriores, sin perjuicio de la dependencia funcional de las unidades de Policía Judicial, respecto de los Jueces, de los Tribunales y del Ministerio Fiscal, en sus funciones de averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente.

#### **5.2.1.1. Guardia Civil. Funciones y competencia.**

La GC, como Cuerpo de Seguridad, sin perjuicio de realizar en determinadas circunstancias misiones de carácter militar, centra su actuación en el ejercicio de funciones propiamente policiales ya sean de carácter judicial o administrativo.

Las misiones de la GC se corresponden con las mencionadas en el artículo 11 de LOFCS, como son las de garantizar la protección de los ciudadanos frente a los actos delictivos, asegurar el cumplimiento de las leyes y defender el libre ejercicio de los derechos y las libertades, preservar la seguridad ciudadana, y en el artículo 12 establece las funciones específicas, como:

- a) Las derivadas de la legislación vigente sobre armas y explosivos.*
- b) El resguardo fiscal del Estado y las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando.*
- c) La vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas.***
- d) La custodia de vías de comunicación terrestre, costas, fronteras, puertos, aeropuertos y centros e instalaciones que por su interés lo requieran.*

- e) *Velar por el cumplimiento de las disposiciones que tiendan a la conservación de la naturaleza y medio ambiente, de los recursos hidráulicos, así como de la riqueza cinegética, piscícola, forestal y de cualquier otra índole relacionada con la naturaleza.*
- f) *La conducción interurbana de presos y detenidos.*
- g) *Aquellas otras que le atribuye la legislación vigente.*

En los años cincuenta en pleno auge automovilístico, las autoridades gubernativas se plantean, que “*La competencia en materia de vigilancia del tráfico, circulación y transporte por carretera y las facultades para sancionar las infracciones que en la misma materia se cometen están hoy distribuidas entre, diversos organismos, ello unido a que el aumento de los vehículos de tracción mecánica fue más acelerado que el de la adaptación de los servicios que tienen a cargo aquella competencia y facultades, aconsejan una más ordenada y sistemática regulación, como asimismo, las medidas necesarias para la mayor eficacia de las disposiciones que se promulguen, y del personal llamado a velar por su observancia.*”, con esta exposición de motivos, se justificaba en la Ley 47/1959, de 30 de julio, **sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional**, para atribuir al Ministerio de Gobernación, hoy Ministerio del Interior, y asignar la vigilancia y disciplina del tráfico, circulación y transporte por carretera y demás vías públicas, a la GC, al propio tiempo que creaba, como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación, la Jefatura Central de Tráfico.

Recordemos, que hasta entonces, quien tenía las funciones de la vigilancia del tráfico eran las Fuerzas de la Policía Armada y Tráfico, que previamente habían asumido en 1941, del Cuerpo de Vigilantes de Caminos.

Mediante el Real Decreto 367/1997, por el que se determina la organización periférica de la Dirección General de la Guardia Civil, como indica GIL MÁRQUEZ, “*se lleva cabo la necesaria simplificación y racionalización de la estructura territorial de la Guardia Civil y la plena adecuación de esta estructura a la realidad autonómica del Estado.*”<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup> GIL MÁRQUEZ, Tomás, Óp. cit. pág. 111

#### **5.2.1.1.1 Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Funciones.**

Por Orden General nº 32 de fecha 26 de agosto de 1959, se crea la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que va sustituyendo progresivamente en las funciones a la Policía Armada de Tráfico.

La Orden de 11 de junio de 1963, regula la dependencia de la ATGC de la Jefatura Central de Tráfico, donde establece que constituirá a efectos funcionales una unidad independiente que ejercerá la vigilancia de tráfico, circulación y transporte por la vías públicas y mediante el Real Decreto 1908/1982, de 23 de julio, por el que se reorganiza la Dirección General de Tráfico y sus Servicios Periféricos, amplía a *“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 carreteras generales y la ejecución de las normas de regulación del tráfico.*

Por otro lado indica que, *la Organización periférica del Organismo estará integrada por cincuenta Jefaturas Provinciales de Tráfico con sede en cada una de las capitales de provincia españolas y dos Locales, una en Ceuta y otra en Melilla.*”

La Orden Ministerial de 5 de abril de 2001, que modifica la de 16 de abril de 1980, sobre relaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil con la Dirección General de Tráfico, establece, en su art. 1, que la Agrupación de Tráfico ejercerá las funciones de vigilancia, regulación, auxilio y control del tráfico que le atribuye la normativa vigente y constituye a efectos funcionales una Unidad especial dentro del Cuerpo de la GC.

La Orden Ministerial de 29 de octubre de 2001, que desarrolla la estructura orgánica de los servicios centrales de la Dirección General de la Guardia Civil, en su artículo 9, dispone que a la Agrupación de Tráfico como Unidad especializada en materia de tráfico, seguridad Vial y transporte, le corresponde organizar, dirigir y gestionar todo lo relativo al ejercicio de las funciones encomendadas a la Guardia Civil en esta materia

En la actualidad el art. 6.2 de la LOTCVMSV, dispone que: *“Para el ejercicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico, así como para la denuncia de las infracciones a las normas contenidas en esta ley, y para las labores de protección y auxilio en las vías públicas o de uso público, actuará, en los términos que reglamentariamente se determine, la Guardia Civil, especialmente su Agrupación de Tráfico, que a estos efectos depende específicamente del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico”.*

La organización periférica de la Agrupación de Tráfico está constituida por, Sectores, Subsectores y Destacamentos. La denominación y el ámbito territorial de los Sectores y Subsectores coinciden con los de la Comunidad Autónoma o Provincia en la que respectivamente se ubiquen. Los Sectores son las unidades superiores de mando, planificación, coordinación, inspección y ejecución de los servicios propios de la Agrupación de Tráfico, y de gestión de los recursos humanos, económicos y materiales asignados, en el ámbito de una Comunidad Autónoma. Los Subsectores son las unidades fundamentales de mando, planificación, coordinación, inspección y ejecución de los servicios, y de gestión de los recursos humanos, económicos y materiales asignados en el ámbito provincial. Los Destacamentos son las unidades elementales de ejecución del servicio en la red viaria comprendida en la demarcación que se le asigne.

Para llevar a cabo esta misión se ha creado la Especialidad de Tráfico, que capacita profesionalmente a los GC para ejercer de modo específico en las Unidades de la ATGC las competencias que la LOFCS, otorga en materia de vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas.

La especialidad de tráfico tiene las siguientes modalidades: **Dirección:** *Para los Oficiales de la Guardia Civil que pudieran ejercer mando o apoyo al mando, dirección, impulso y vigilancia del servicio, gestión de personal, logística y recursos materiales en las Unidades de la Agrupación de Tráfico.* **Motoristas:** *Para los Suboficiales y personal de la Escala de Cabos y Guardias Civiles que presten servicio específico en Unidades de la Agrupación de Tráfico al objeto de garantizar la seguridad vial en las vías interurbanas, así como los cometidos recogidos en las normativas específicas de la Especialidad.* **Atestados:** *Para los Suboficiales y personal de la Escala de Cabos y Guardias Civiles que instruyan diligencias e informes técnicos o periciales consecuentes de accidentes de tráfico ocurridos en su demarcación territorial y que no se hubieran confeccionado diligencias a prevención.*<sup>95</sup>

---

<sup>95</sup> Orden INT/574/2003, de 13 de marzo, Óp. cit. art. Primero.

### **5.2.1.2. Policía Nacional, funciones y competencia.**

Mediante la LOFCS, se llevó a cabo la integración de los Cuerpos Superior de Policía y de Policía Nacional en un solo instituto Cuerpo Nacional de Policía, con el fin de dotar a la institución policial de una organización racional y coherente, al tiempo que se solucionaban posibles problemas de coordinación y mando al unificar ambos cuerpos en un solo colectivo.

Tras reforma operada por Ley Orgánica 9/2015, de 28 de julio, de Régimen de Personal de la Policía Nacional, pasa a denominarse Policía Nacional, definido *“como es un instituto armado de naturaleza civil, con estructura jerarquizada que tiene como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana, con ámbito de actuación en todo el territorio nacional.”*

En el apartado 2º de artículo 11 recoge la distribución territorial de competencia con respecto a la Guardia Civil, indicando que *“corresponde al Cuerpo Nacional de Policía ejercitar dichas funciones en las capitales de provincia y en los términos municipales y núcleos urbanos que el Gobierno determine.”*

Por medio de Real Decreto 1216/1977, de 2 de junio, (*ley en vigor mientras no se oponga a la LOFCS*), se fija que integrarían dentro del campo competencial del CNP (ahora PN), las ciudades de más de 20.000 habitantes.

En la LOFCS, dispone en el apartado 1º del art. 11 como funciones comunes de las FCSE establece, *“Proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana mediante el desempeño de las siguientes funciones:*

- ✓ *Velar por el cumplimiento de las Leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciban de las Autoridades, en el ámbito de sus respectivas competencias.*
- ✓ *Auxiliar y proteger a las personas y asegurar la conservación y custodia de los bienes que se encuentren en situación de peligro por cualquier causa.*
- ✓ *Mantener y restablecer, en su caso, el orden y la seguridad ciudadana.*
- ✓ *Prevenir la comisión de actos delictivos.*
- ✓ *Investigar los delitos para descubrir y detener a los presuntos culpables, asegurar los instrumentos, efectos y pruebas del delito, poniéndolos a disposición del Juez o Tribunal competente y elaborar los informes técnicos y periciales procedentes.*
- ✓ *Captar, recibir y analizar cuantos datos tengan interés para el orden y la seguridad pública, y estudiar, planificar y ejecutar los métodos y técnicas de prevención de la delincuencia.”*

En el art. 12, se recogen funciones específicas, como la expedición del documento nacional de identidad y de los pasaportes, el control de entrada y salida del territorio nacional de españoles y extranjeros, entre otras.

Como podemos observar el cuerpo PN no se le atribuyen competencias específicas en materia de seguridad vial, salvo aquellas que pudieran devenir como consecuencia del auxilio, prevención de la seguridad ciudadana y de la investigación de delitos.

La PN, desarrolla su función policial en ámbitos territoriales diferentes a los de GC, y por lo general cohabitando con los cuerpos de PL, con los cuales se ha de coordinar y colaborar para el buen desarrollo de las tareas comunes y específicas de cada uno de los cuerpos, concretadas en las Juntas Locales de Seguridad, como órgano competente para establecer las formas y procedimiento de colaboración entre las FCS en su ámbito territorial.

### **5.2.2. Las Policías de las Comunidades Autónomas.**

La CE art. 149.29, establece la posibilidad de crear Cuerpos de Policía en las Comunidades Autónomas, “*en la forma que se establezca en los respectivos Estatutos en el marco de lo que disponga una ley orgánica*”, se da la circunstancia que los estatutos de Autonomía de todas las comunidades españolas son previos a la LOFCS, recogándose en artículo 37 las diferentes formas de acceso:

- Por un lado aquellas Comunidades Autónomas con Cuerpos de Policía propios, ya creados.
- Comunidades cuyos Estatutos prevén la posibilidad de creación de Policías.
- Comunidades cuyos Estatutos no contienen tal previsión; ofreciéndose a las segundas la posibilidad de ejercer sus competencias policiales, acudiendo a la adscripción de Unidades del Cuerpo Nacional de Policía.

Así mismo en las Disposiciones finales 1ª, 2ª y 3ª, se contempla las CCAA, que se acogen a la creación de Policías Autónomas con capacidad plena, como son las de País Vasco, Cataluña y Navarra.

Las CCAA, que han previsto en sus respectivos EEAA, competencias sobre Policía Autónoma limitada, son Galicia, Andalucía, Valencia, Canarias, Islas Baleares, Aragón y Castilla y León, estas comunidades, tienen diferentes modalidades de configuración de sus respectivas policías.

De entre ellas cabe destacar la Policía Canaria, que en virtud de su EA, y el art. 37 de la LOFCS, el Parlamento de Canarias aprobó la Ley 2/2008, de 28 de mayo, del Cuerpo General de la Policía Canaria. Esta ley reserva el término "Policía Canaria" para designar al conjunto de cuerpos de policía dependientes de las administraciones públicas canarias y que tras la entrada en vigor de la misma serán el Cuerpo General de la Policía Canaria y los cuerpos de policía dependientes de las corporaciones locales.

Este Cuerpo Policial tiene asignado una serie de funciones con carácter propias, entre las que figura *“Ejercer la inspección del transporte terrestre en las vías públicas interurbanas y la del transporte marítimo interinsular.”*

Y otras en colaboración con las FCSE, como, *“velar por el cumplimiento de las leyes y demás disposiciones del Estado y garantizar el funcionamiento de los servicios públicos esenciales y participar en las funciones de Policía Judicial, en la forma establecida en la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.”*

Por lo expuesto, considero que no tiene asignadas competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Las CCAA, de Andalucía, Aragón, Asturias, Galicia y Valenciana, disponen de lo que se denominan unidades adscritas, que son grupos integrados por miembros de la Policía Nacional que desempeñan las funciones establecidas en el art. 38.1 de la LOFCS, y la regulación del personal que lo integran por el Decreto 221/1991, de 22 de febrero, por el que se regula la organización de unidades del Cuerpo Nacional de Policía, adscritas a las Comunidades Autónomas y se establecen las peculiaridades del régimen estatutario de su personal, en el artículo 3º especifica que *“las Unidades policiales a que se refiere el presente Real Decreto tendrán dependencia orgánica del Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de la Policía, y dependencia funcional de las autoridades competentes de la correspondiente Comunidad Autónoma, asumiendo su mando, dirección, coordinación y control la Jefatura de cada Unidad.”*

Las CCAA que no disponen de un cuerpo propio de policía autonómica, ni adscrita del Cuerpo Nacional de Policía, son: Baleares, Cantabria, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Comunidad de Madrid, Región de Murcia y La Rioja, y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla



### **5.2.2.1. Policía Autónoma del País Vasco. Ertzaintza.**

El establecimiento de la PA en el País Vasco, se lleva a cabo mediante la aprobación su Estatuto de Autonomía, mediante la L.O. 3/1979, de 18 de diciembre.

Inicialmente la PA del País Vasco estaba constituida por el Cuerpo de Miñones de la Diputación Foral de Álava, (existente en la actualidad), y los Cuerpos de Miñones y Miqueletes dependientes de las Diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa.

El primer desarrollo normativo de la PA se lleva a cabo mediante el Real Decreto 2903/1980, dando cumplimiento a lo establecido en el EA, en el artículo diecisiete punto cinco, restableciendo los Cuerpos de Miñones y Migueletes dependientes respectivamente, de las diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa, así como dotando de una nueva configuración al Cuerpo de Miñones de la Diputación Foral de Álava como Policía de la Comunidad Autónoma, adaptando sus niveles de servicio y organización a las funciones contenidas en el estatuto, dotándolos de un carácter civil, con estructura y organización jerarquizada y sus miembros con la consideración de agentes de la autoridad a todos los efectos.

En el texto normativo se establecen las funciones y servicios en el ámbito de dicha comunidad, de:

Uno. Garantizar la seguridad ciudadana y el pacífico ejercicio de los derechos y libertades públicas y la protección de personas y bienes. [...]

*Siete. Ejecutar la legislación del estado en materia de vigilancia y cumplimiento de normas de regulación de tráfico, ejerciendo con carácter exclusivo las facultades de inspección, denuncia y propuesta de sanción y en general todas las funciones policiales en esta materia.*

La plantilla inicial, constituida por quinientos hombres, en el que en un periodo de tiempo no superior a cinco años debía asumir todas las funciones que le están reconocidas en el estatuto de autonomía.

Como hemos reseñado, el RD 2903/1980, le otorga con carácter exclusivo las facultades de inspección denuncia y propuestas de sanciones y en general todas las funciones policiales en materia de tráfico.

Por su parte, en el Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos se citan efectivamente el art. 17 del Estatuto de Autonomía y “*el reconocimiento expreso del Estado a unos antecedentes históricos debidamente actualizados*” como las razones para el traspaso de servicios que en él se contienen.

El tráfico fue la primera competencia que asumió Gobierno Vasco, desde el primer momento se acordó que una parte de la primera promoción de la PA, se destinara a esa función lo que llevada implícito la retirada de la GC de Tráfico de las carreteras Vascas, y a partir de del quince de noviembre de 1983, trescientos veinticinco Ertzainas fueron distribuidos por las tres provincias.<sup>96</sup>

Se crea la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco que asume todas las competencias ejecutivas expresadas en el RD 3256/1982 y semejanza de la organización estatal, la Dirección de Tráfico cuenta con oficinas territoriales (Álava, Guipúzcoa y Vizcaya) para la ejecución de gran parte de las competencias en su ámbito territorial.

La Ertzaintza, cuenta con una División de Tráfico propia, que depende de la Dirección de la Ertzaintza, se compone de tres unidades territoriales, una por provincia, y una oficina técnica que ejerce funciones de coordinación. Sus funciones son la vigilancia y control del tráfico rodado en las vías reglamentariamente determinadas y la seguridad vial. Ejercen, además, funciones de control del transporte por carretera, acompañamiento de transportes especiales y pruebas deportivas, investigaciones de accidentes de tráfico, persecución de delitos contra la Seguridad Vial, análisis de la accidentalidad y apoyo especializado a las comisarías.

En el año 1992, el gobierno del País Vasco aprueba la Ley 4/1992 de 17 de julio de la Policía, siendo la primer comunidad que se dota de esta regulación, con la intención de constituirse en una policía integral, responsable de la seguridad en el conjunto del territorio de la Comunidad Autónoma y presto para auxiliar con eficacia a jueces y tribunales en la averiguación del delito y castigo de los culpables.

---

<sup>96</sup> JAR COUSELO, Gonzalo, *Modelo Policial Español y Policías Autónomas*, Madrid, Dykinson, S.L. 1995, pag.146-147

### **5.2.2.2. Policía Autónoma de Cataluña. Mozos de Escuadra.**

El antecedente de organización policial catalán fue el popular “Somatén”, una agrupación de vecinos que acudían a la llamada para auxiliar en la consecución de la paz ciudadana, cuya creación se remonta los siglos XIII-XIV. En relación a los Mozos de Escuadra, la mayoría de los autores señala su creación en el año 1721, su permanencia hasta su desaparición temporal con el inicio de la Guerra Civil española, para en 1950 volver e crearse como una sección en la Diputación de Barcelona.<sup>97</sup>

La etapa actual se inicia con el Estatuto de Autonomía de Cataluña fue aprobado por Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre, donde se habilitaba al gobierno autonómico, la Generalidad, para poder crear una Policía Autónoma.

La transferencia de competencias ejecutivas en materia de tráfico a la Comunidad Autónoma de Cataluña se realizó por la vía del artículo 150.2<sup>98</sup> de la CE, que constituye una técnica de ampliación extraestatutaria de las competencias de las CCAA.

Dentro del marco estatutario, mediante la Ley 19/1983, de 14 de julio, por el que se crea la PA de la Generalidad de Cataluña, como establece en el artículo único “*De acuerdo con lo establecido en el artículo 13 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, se crea la Policía Autónoma de la Generalidad, que ejercerá primordialmente las funciones de protección de las personas y los bienes, mantenimiento del orden público y vigilancia y protección de los edificios e instalaciones de la Generalidad, sin perjuicio de las otras funciones que, en su momento, le puedan ser asignadas según lo que determine la Ley Orgánica prevista en el artículo 149.1.29 de la Constitución.*”

La disposición adicional de esta ley establece que “*el Cuerpo de mozos de escuadra de la Generalidad es el núcleo inicial de la Policía Autónoma*”, denominación histórica que se conserva como vínculo de continuidad con un cuerpo que data de finales del siglo XVII.

El proceso de creación de la actual Policía Autónoma, se completa con la aprobación de la Ley 10/1994, de 11 de julio de la Policía de la Generalidad-«Mossos d'Esquadra»<sup>99</sup>, que en el artículo 12, establece las funciones a desarrollar, que como extracta el profesor GÓMEZ HERRERO<sup>100</sup>, son las siguientes:

---

<sup>97</sup> JAR COUSELO, Gonzalo Óp. cit. pág. 301-305.

<sup>98</sup> Vid. Art.150. *El Estado podrá transferir o delegar en las Comunidades Autónomas, mediante ley orgánica, facultades correspondientes a materia de titularidad estatal que por su propia naturaleza sean susceptibles de transferencia o delegación. La ley preverá en cada caso la correspondiente transferencia de medios financieros, así como las formas de control que se reserve el Estado.*

<sup>100</sup> GÓMEZ HERRERO, Albert, Ponencia “*La ley catalana del sistema de seguridad pública y el proceso de desarrollo de la policía autónoma.*” 16/2006 pág. 132, 133.

**Primero.** Funciones de policía de seguridad ciudadana, [...] **Segundo.** Funciones de policía administrativa, velando por el cumplimiento de la normativa: [...] **Tercero.** Funciones de policía judicial, de acuerdo con el Estatuto de Autonomía, el artículo 126 de la Constitución, la Ley orgánica del poder judicial y la legislación procesal [...], **Cuarto.** Funciones de intervención en la resolución amistosa de conflictos privados, si es requerido, [...], **Quinto.** Funciones de cooperación y colaboración con las entidades locales, de acuerdo con la Ley de las policías locales, **Sexto.** *Las otras funciones que le sean transferidas o delegadas por el procedimiento establecido por el artículo 150.2 de la Constitución. En concreto, por Ley orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, se transfirieron las competencias ejecutivas en materia de tráfico y circulación de vehículos de motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña (con las excepciones previstas a su artículo primero, referentes a los permisos y licencias de conducción y a la matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación).* **Séptimo.** Las otras funciones que le sean encomendadas.

Como se ha indicado en el punto sexto, de la LO 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña, que entro en vigor el día uno de enero de 1998, se asumieron funciones como establecía su disposición transitoria única de una forma progresiva, “*Las unidades de tráfico de la Policía de la Generalitat-Mossos d'Esquadra asumirán el ejercicio de las funciones de vigilancia de tráfico en las vías interurbanas, de acuerdo con el calendario siguiente: Año 1998 Provincia de Girona, Año 1999 Provincia de Lleida, Año 2000 Provincias de Barcelona y Tarragona.*”

El desarrollo legislativo se lleva a cabo mediante el Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, que mediante documento anexo se detallan servicios y funciones, así como los bienes, derechos y obligaciones, medios personales y créditos presupuestarios correspondientes, en los términos que resultan del propio Acuerdo y de las relaciones anexas.

En el anexo, elaborado por la Comisión Mixta de Transferencia, se desarrolla todo el proceso de traspaso de funciones donde destacamos en el apartado B) *Servicios de la Administración del Estado que se traspasan a la Generalidad de Cataluña, punto 1 Se traspasan a la Generalidad de Cataluña los servicios adscritos a las siguientes funciones de ejecución de la Administración del Estado:*

- a) *La vigilancia y control del tráfico, tránsito y circulación de vehículos en las vías públicas interurbanas y en travesías cuando no exista policía local comportando la realización a los conductores de las pruebas reglamentarias establecidas.*

- b) *La facultad de denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en las vías interurbanas, travesías que no tengan características exclusivas de vías urbanas, y urbanas que no correspondan a los alcaldes, de acuerdo con la normativa aplicable en la materia y demás normas complementarias. Esta facultad implica la de instruir el expediente, así como la de dictar la resolución que le ponga término y hacerla ejecutar, percibiendo, en su caso, el importe de las multas.*  
[...]
- n) *La investigación sobre accidentes de circulación y demás aspectos relacionados con la materia que se transfiera, como elaborar, estudiar y divulgar estadísticas sobre dicha materia.*

Las competencias no policiales asumidas por Cataluña en materia de Tráfico y Seguridad Vial se llevan a cabo por el Servicio Catalán de Tránsito, bajo la supervisión y en coordinación con el Departamento de Interior de la Generalidad al que está adscrito a través de la Secretaría General de Interior.

#### **5.2.2.3. Policía Foral de Navarra.**

La Policía Foral es una institución relativamente moderna que nace en 1928 con el nombre de Cuerpo de Policía de Carreteras, con funciones relacionadas principalmente con el tráfico, en 1963 se elabora un proyecto de reorganización del Cuerpo de Policía de Carreteras, aprobado el 4 de diciembre de 1964 y publicado en el Boletín Oficial de Navarra el 24 de febrero de 1965, en el que se cambia la denominación del Cuerpo, que pasa a llamarse Policía Foral de Navarra, que deja de estar integrado en la Dirección de Caminos, y amplía sus funciones, que son las de ordenación del tráfico y transporte en colaboración con las fuerzas de la Guardia Civil, asegurar el cumplimiento de todas las disposiciones jurisdiccionales de la Diputación, y labores de policía administrativa y de cooperación con las autoridades locales y otras fuerzas de seguridad.<sup>101</sup>

Tras la aprobación de la CE de 1978, se acuerda la reforma y modernización del régimen foral navarro amparado por la Constitución por medio de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, donde se le reconocen los derechos originarios e históricos de la Comunidad Foral de Navarra que serán respetados y amparados por los poderes públicos.

---

<sup>101</sup> Web Navarra.es, consulta realizada 15 de abril de 2018.  
[https://www.navarra.es/home\\_es/Temas/Seguridad/Cuerpo+de+la+Policia+Foral+de+Navarra/Quienes+Somos/Historia/Historia.htm](https://www.navarra.es/home_es/Temas/Seguridad/Cuerpo+de+la+Policia+Foral+de+Navarra/Quienes+Somos/Historia/Historia.htm) en línea [consultado día 20 de abril de 2018]

En cuanto al régimen de la Policía Foral se indica que continuará bajo el mando supremo de la Diputación Foral, ejerciendo las funciones que actualmente ostenta, y que podrá ampliar los fines y servicios de la Policía Foral en el marco de lo establecido en la correspondiente Ley Orgánica.

Se crea la Junta de Seguridad, formada por un número igual de representantes de la Diputación Foral y del Gobierno de la Nación, con el fin de coordinar la actuación de la Policía Foral y de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Como concluye el profesor IZU BELLOSO<sup>102</sup> “*En virtud de lo que disponen los arts. 49 .3 y 51 del Amejoramiento, Navarra dispone de competencias en la materia de tráfico, materia compartida con el Estado. El Estado tiene competencia exclusiva para dictar la legislación y normativa reglamentaria que rige la circulación de vehículos a motor. Asimismo tiene competencia para establecer las condiciones técnicas de los vehículos y sobre las autorizaciones administrativas relativas a los vehículos y los conductores. Navarra ha conservado competencia sobre vigilancia del tráfico (ejercida por la Policía Foral en concurrencia con la Guardia Civil) y potestad sancionadora sobre determinadas infracciones en materia de tráfico.*”

El desarrollo normativo de la Policía Foral, se lleva a cabo mediante el Decreto 155/1988 de 19 de mayo, reformado mediante el Decreto 265/2004 de 26 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Policía Foral de Navarra donde dedica la Sección 4ª, del título II, De Organización de la Policía Foral, al Área de Tráfico y Seguridad Vial, conformada por dos divisiones, una ***División de Seguridad Vial***, que ejerce funciones de: La vigilancia y ordenación del tráfico y de los transportes en las vías públicas, vías interurbanas y en las travesías, preferentemente, donde no exista Policía Local, y en su caso, en colaboración con la misma, las denuncias de las infracciones de tráfico y transportes, la ejecución forzosa de actos dictados en relación con las materias señaladas anteriormente, acompañamiento de transportes especiales y pruebas deportivas de carácter competitivo o que, atendiendo al número de participantes o importancia de la competición, entrañen un grave riesgo para la circulación. ***La División de Atestados e Investigación***, con funciones como: la confección de atestados y la investigación de accidentes de circulación, apoyo a las funciones y efectivos de seguridad vial y atención a ciudadanos en asuntos referentes a esta materia, elaborar estudios referentes a mejoras de la seguridad vial, la asistencia y colaboración a la Autoridad Judicial y Fiscal en temas relacionados con accidentes de tráfico y la contestación a informes técnicos solicitados.

---

<sup>102</sup> IZU BELLOSO, Miguel José. “Competencias de Navarra en materia de tráfico” *Revista Jurídica de Navarra*, núm. 16, 1993, págs. 109 a 124

### **5.2.3. Las Policías Locales. Funciones y competencia.**

Como justifica LÓPEZ NIETO Y MALLO<sup>103</sup>, “*los antecedentes históricos de las policías locales, en nuestra patria siguen siendo confusos, y a veces no se distingue de manera nítida del nacimiento de otros cuerpos de policía de carácter general*”. La Constitución de 1812, pone punto de partida con el art. 321, disponiendo que estaría a cargo de los ayuntamientos auxiliar al alcalde en todo lo pertenezca a la seguridad de las personas y bienes de los vecinos y a la conservación del orden publico personas.

Como reconoce BARCELONA LLOP<sup>104</sup>, “*la formación histórica del moderno sistema policial español trajo una limitación de competencias de los municipios en materia de seguridad pública en beneficio del Estado*”, no obstante la creación de los primeros Cuerpos de Policías Locales, tiene lugar aproximadamente en la denominada década moderada de 1844 a 1854, en que desarmada la Milicia Nacional se promulga la Ley de Ayuntamientos.

A modo de ejemplo el art. 68 de la Ley Municipal de 1870 precisaba que era obligación de los Ayuntamientos prestar, por sí o asociados, el servicio de policía de seguridad. Ya en otro contexto político, la base cuarta de la Ley de 16 de septiembre de 1876 decía en su párrafo segundo que “*los agentes de vigilancia municipal que usen armas dependerán exclusivamente del Alcalde en su nombramiento y separación*”. Y conforme al art. 283 de la LECrim., de 1882 constituían la policía judicial, se incluyeron algunos cuya condición de agentes municipales está fuera de toda duda.

En esa época la GC después de la eliminación de los bandoleros se utilizó para el control de revueltas sociales, con el desamparo de los intereses locales, por lo que se inició la creación de los cuerpos de Policía propios por los municipios para cooperar al sostenimiento del orden y a que se cumplieran las disposiciones de la Autoridad Local.<sup>105</sup>

Como efeméride, se hace constar la instauración en la ciudad de Málaga en el año 1842 en que se constituye como cuerpo específicamente policial, “Guardia Municipal”, que contaba de ocho guardias y un comandante con el distintivo de sargento, haciendo contar que todas ellos debían haber servido con distinción en el ejército.<sup>106</sup>

---

<sup>103</sup> LÓPEZ NIETO Y MALLO, Francisco, Óp. cit. pág. 49

<sup>104</sup> BARCELONA LLOP, Javier, “Policías locales y competencias municipales en materia de seguridad y política”, *Civitas Revista española de Derecho Administrativo*, núm. 95/1997, pág. 365

<sup>105</sup> SÁNCHEZ RAMÍREZ, Manuel. “Fundamentos Históricos y Constitucionales de las Policías Locales.” *Instituto Andaluz de Administración Pública*. Premios Blas Infante.2004 pag.125-126

<sup>106</sup> BERRUEZO MARTÍN, José .Francisco. “175 años de Historia de la Guardia Municipal de Málaga 1842-2017.” *Edita Policía Local de Málaga*. Ayto. de Málaga. 2017. pág. 21

El art. 51, de la LOFCS, que establece que los municipios podrán crear cuerpos de policía propios, de acuerdo con lo previsto en la presente ley, en la Ley de Bases de Régimen Local y en la legislación autonómica, y amplía su contenido en el sentido de que los municipios donde no exista policía municipal, los cometidos de ésta serán ejercidos por el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de guardas, vigilantes, agentes, alguaciles o análogos.

En este sentido la LRRL, (disposición transitoria 4ª), *“La Policía Local sólo existirá en los Municipios con población superior a 5.000 habitantes, salvo que el Ministerio de Administración Territorial autorice su creación en los de censo inferior. Donde no existan, su misión se llevará a cabo por los auxiliares de la Policía Local, que comprenderá el personal que desempeñe funciones de custodia y vigilancia de bienes, servicios e instalaciones, con la denominación de Guardas, Vigilantes, Agentes, Alguaciles o análogos.”*

Actualmente la LOFCS, establece que las Corporaciones Locales participarán en el mantenimiento de la seguridad pública en los términos establecidos en la LRBRL<sup>107</sup>, en el marco de esta Ley, y la correspondiente legislación autonómica, para ello cuenta con unas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad propios.

Dichos cuerpos sólo podrán actuar en el ámbito territorial del municipio respectivo, salvo en situaciones de emergencia y previo requerimiento de las autoridades competentes, salvo cuando ejerzan funciones de protección de autoridades de las corporaciones locales.

La LOFCS, art. 52, define a los Cuerpos de Policía Local, como, *Institutos armados, de naturaleza civil con estructura y organización jerarquizada, rigiéndose, en cuanto a su régimen estatutario, por los principios generales de los capítulos II y III del título I y por la sección cuarta del capítulo IV del título II de la presente Ley, con adecuación que exija la dependencia de la Administración correspondiente, las disposiciones dictadas al respecto por las Comunidades Autónomas y los Reglamentos específicos para cada cuerpo y demás normas dictadas por los correspondientes Ayuntamientos.*

Los Cuerpos de Policía Local, ejercen las siguientes las siguientes funciones según art. 53, de la LOFCS:

- a) Proteger a las Autoridades de las Corporaciones Locales, y vigilancia o custodia de sus edificios e instalaciones.*
- b) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.*

---

<sup>107</sup> Art. 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, LRBRL, reconoce competencias a los municipios en materia de seguridad en los lugares públicos y de ordenación del tráfico de personas y vehículos en las vías urbanas.



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

Por último el art. 54 LOFCS, establece que los municipios que tengan Cuerpo de Policía propio, podrán constituirse una Junta Local de Seguridad, que será el órgano competente para establecer las formas y procedimientos de colaboración entre los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en su ámbito territorial.

Como podemos observar practicante todas las funciones tienen relación de alguna forma con la seguridad vial, siendo unos de los fundamentos básicos de actuación de las Policías Locales.

### **5.2.3.1. Agentes de movilidad.**

Los Cuerpos de Agentes de Movilidad fueron creados mediante la aprobación de la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, que mediante su disposición adicional decimoquinta, modificó la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, incluyendo un apartado 3 al art. 53, estableciendo que:

*“ En los municipios de gran población y en las Ciudades con Estatuto de Autonomía podrá asignarse, por el Pleno de la Corporación o por sus respectivas Asambleas, al ejercicio exclusivo de las funciones previstas en el párrafo b) del apartado 1 a parte de los funcionarios pertenecientes a las mismas, que tendrán la consideración de agentes de la autoridad, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local, sin integrarse en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de manera que ello no comporte un incremento en el número de efectivos ni en los costes de personal.*

*Los funcionarios integrantes de los Cuerpos referidos en el párrafo anterior se registrarán por las normas contenidas en la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, y las demás normas que se dicten en desarrollo y aplicación de la misma”.*

Dichos agentes tienen las funciones de ordenación, señalización y dirección del tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación, con la consideración de Agentes de la Autoridad a los solos efectos de ejercer estas funciones.

Se consideran municipios de gran población conforme al art. 121 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, RBRL los siguientes: Municipios cuya población supere los 250.000 habitantes, los Municipios capitales de provincia cuya población sea superior a los 175.000 habitantes, los Municipios que sean capitales de provincia, capitales autonómicas o sedes de las instituciones autonómicas, así como los municipios cuya población supere los 75.000 habitantes que presenten circunstancias económicas, sociales, históricas o culturales especiales.

Actualmente ha creado Cuerpo de Agente de Movilidad, una veintena de Municipios como Madrid, Sevilla, Valladolid, Ciudad Real, Cuenca, etc., y Ciudades Autónomas con Melilla.

### **5.3. La Policía Judicial.**

El modelo español de Policía Judicial, es fruto de la evolución histórica iniciada a finales del siglo XIX con la promulgación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal aprobada por el Real decreto de 14 de septiembre de 1882, en el contexto histórico marcado por el régimen democrático instaurado con la Constitución de 30 de junio de 1876, pero es a partir de la promulgación de la CE de 1978 cuando se realiza el impulso legislativo que ha culminado en su configuración actual, con la LOFCS y con el Real Decreto 769/1987 de 19 de junio, sobre regulación de la Policía Judicial (en adelante RD PJ) que regula sus funciones.<sup>108</sup>

Como señala, CONDE-PUMPIDO FERREIRO, el diseño constitucional establece una clara diferenciación por medio de los arts., 104 y 126 entre Policía de seguridad ciudadana, dependiente del Gobierno y una Policía Judicial, dependiente de Jueces y Fiscales, y en el desarrollo normativo posterior, se establece la distinción entre la dependencia orgánica, que será siempre del Ministerio del Interior y de la dependencia funcional, que será la única que la Policía Judicial tendrá respecto a los Jueces y Ministerio Fiscal.<sup>109</sup>

El texto constitucional art. 126, establece que *“la policía judicial depende de los Jueces, de los Tribunales y del Ministerio Fiscal en sus funciones de averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente, en los términos que la ley establezca.”*

Así, el artículo 282 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en sintonía con la CE, enuncia: *“La Policía Judicial tiene por objeto y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndolos a disposición de la Autoridad Judicial”*. Y que la Ley Orgánica del Poder Judicial, art 547 extiende *“La función de la Policía Judicial comprende el auxilio a los juzgados y tribunales y al Ministerio Fiscal en la averiguación de los delitos y en el descubrimiento y aseguramiento de los delincuentes. Esta función competirá, cuando fueren requeridos para prestarla, a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto si dependen del Gobierno central como de las comunidades autónomas o de los entes locales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias”*

---

<sup>108</sup> FGE Instrucción N° 1/2008 sobre la dirección por el Ministerio Fiscal de las actuaciones de la Policía Judicial. 7 de marzo de 2008

<sup>109</sup> CONCE-PUMPIDO FERREIRO, Cándido, “El Modelo Constitucional de la Policía Judicial y su desarrollo normativo.” *Cuaderno del Instituto Vasco de Criminología*, San Sebastián n° 6, 1992, pág. 14

Como especifica BLÁZQUEZ GONZÁLEZ, “*nadie discute que la función de Policía Judicial corresponde a todos los componente de las FCS, pero sí cual es el límite del ejercicio de esa función*”<sup>110</sup>.

No obstante la LOFCS, regula dichas funciones precisando, en art. 29, que no aclarando, que: “*1. Las funciones de Policía Judicial que se mencionan en el artículo 126 de la Constitución serán ejercidas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, a través de las unidades que se regulan en el presente Capítulo. 2. Para el cumplimiento de dicha función tendrán carácter colaborador de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado el personal de Policía de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales.*”

Como se manifiesta NÚÑEZ IZQUIERDO<sup>111</sup>, “*La Policía Judicial, la componen los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de las Comunidades Autónomas y de las Administraciones Locales, siendo en éstas últimas con carácter colaborador de las primeras y por ende de la Justicia. Y aquéllas pertenecientes al País Vasco y Catalunya, tienen ya la misma consideración que las estatales según sus preceptos.*”

Aunque como recoge BARCELONA LLOP, “*la legislación vigente acoge la distinción entre «policía judicial genérica y específica»*”, a la primera se refiere el artículo 547 LOPJ ya expuesto, que compete a todos los miembros de las FCS, sin excepción, cuando fueren requeridos para prestarla. La segunda está encarnada por las “unidades de policía judicial” (arts. 548 y 549 LOPJ), cuya composición la LOFCS restringe a las FCSE<sup>112</sup>, no obstante, cconsidero, muy representativa y ajustada la clasificación que realiza el Sr. Fiscal-Jefe Audiencia Provincial de Guipúzcoa NAVAJAS RAMOS<sup>113</sup>, en relación a la composición de la Policía Judicial.

- a) **La Policía Judicial genérica o en general**, en la que entrarían a formar parte la totalidad de los integrantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de las Comunidades Autónomas y Entes Locales, en virtud de lo ya expresado en art. 547 LOPJ, 29 de la LOFCS, y art. 1 RD PJ “*Las funciones generales de policía judicial corresponden a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cualquiera que sea su naturaleza y*

---

<sup>110</sup> BLÁZQUEZ GONZÁLEZ, Félix, *La Policía Judicial*, Madrid, Editorial Tecnos, 1998, pág.128

<sup>111</sup> NÚÑEZ IZQUIERDO, Felipe, “La policía judicial. El auxilio con la administración de justicia en la investigación criminal”, artículo doctrinal. *Policía Judicial* 2012.

<http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4759-la-policia-judicial-elauxilio-con-la-administracion-de-justicia-en-la-investigacion-criminal/> en línea [Consultado 20 de abril de 2018.]

<sup>112</sup> BARCELONA LLOP, Javier, “Sobre el modelo policial español y sus posibles reformas”, *Fundación Alternativas*, documento de trabajo 103/2006.

<sup>113</sup> NAVAJAS RAMOS, Luis. Fiscal-Jefe Audiencia Provincial de Guipúzcoa, “Policía Judicial composición, funciones y principios de actuación. Unidades Orgánicas de la policía judicial: su dependencia funcional y orgánica”. *Eguzkilore* núm. 13., San Sebastián, diciembre 1999, págs. 117 – 156.

*dependencia, en la medida en que deben prestar la colaboración requerida por la Autoridad Judicial o el Ministerio Fiscal en actuaciones encaminadas a la averiguación de delitos o descubrimiento y aseguramiento de delincuentes, con estricta sujeción al ámbito de sus respectivas competencias, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 283 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal”.*

Indicar que en referencia a la actividad de colaboración que los integrantes de las Policías de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones Locales, no supone en modo alguna subordinación, sino coordinación entre sus componentes y bajo las directrices de las Juntas de Seguridad y las Comisiones Provinciales de Coordinación de Policía Judicial.

- b) **Policía Judicial específica o especial**, constituida por las Unidades Orgánicas de Policía Judicial a las que se refiere el art. 549 de la LOPJ, art 30 y ss de LOFCS, y capítulo III del RD PJ, artículos 7 y ss, *“Constituyen la Policía Judicial en sentido estricto las Unidades Orgánicas previstas en el artículo 30.1 de la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad integradas por miembros del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil.”*

*Art 18. “A las Unidades Orgánicas de la Policía Judicial corresponderá la función de investigación criminal con carácter permanente y especial. A tal fin, contarán con los efectivos y medios necesarios para el eficaz desenvolvimiento de sus cometidos, estableciéndose, en aquellas Unidades en cuyo ámbito de actuación el nivel de delincuencia lo hiciere preciso, los correspondientes equipos de especialización delictual.”*

- c) **Policía Judicial adscrita**, que constituye un apartado específico de las Unidades Orgánicas de Policía Judicial, que se encuentra regulados de forma expresa en art 35 de LOFCS, y capítulo IV, de RD PJ, de las Unidades de la Policía Judicial adscritas a determinados Juzgados, Tribunales o Fiscalías art. 24. *“Las Unidades adscritas de la Policía Judicial formarán parte integrante de la correspondiente Unidad Orgánica provincial en cuya estructura se incardinarán y de cuyos medios materiales y humanos se surtirán.”*

Se trata de Unidades de disposición inmediata para Jueces y Fiscales, que se caracterizan por su relación directa con los mismos, sin ningún tipo de intermediario, para lo que, en lo posible, deberán tener su sede en las propias dependencias o edificios judiciales y Fiscalías.

En el marco establecido, considero que en relación a las posibilidades de actuación materia de seguridad vial, que la policía judicial acomete estas funciones de diferente forma, por lo que respeta al Cuerpo de Policía Nacional, desarrolla sus cometidos de forma indirecta dentro del marco de sus funciones de seguridad ciudadana, en las que realiza entre otras, las funciones de vigilancia dinámica y por otro lado controles estáticas en las vías públicas, en las que, como Policía Judicial genérica debe actuar ante un delito contra la seguridad vial, apoyándose en caso necesario en los cuerpos policiales con funciones específicas en materia de tráfico, como es en el caso de las alcoholemias.

Por otro lado los Cuerpos de Guardia Civil y las Policías Locales, actúan como policía judicial genérica y como específica donde, digo bien, incluyo las Policías Locales como es en los casos de los grupos debidamente formados con capacidad de investigación e instrucción de atestados como consecuencia derivadas de los accidentes de tráfico y en la investigación de los delitos contra la seguridad vial.

### **5.3.1. La Policía Local como Policía Judicial.**

La LOFCS asigna a las Policías Locales en su participación en cometidos de Policía Judicial, un carácter de colaborador a las FCSE, si bien es cierto que esta conceptualización está completamente desfasada de forma teórica y práctica.

Como ya hemos reseñado el art. 547 de la LOPJ, otorga función de Policía Judicial a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, sin distinción de pertenencia al Estado, Comunidad o ente Local, por lo que como reconoce NUÑEZ IZQUIERDO<sup>114</sup>, *“El legislador debería otorgar una mayor posición a la Policía Local en la lucha y prevención de la delincuencia, omitiendo el carácter colaborador y otorgándole esa función como propia en el ámbito de su territorio, junto con el resto de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que en aquel se encuentren. Un Cuerpo tan cercano y a la vez profesional como es el que constituye la Policía Local no debería tener restringida su función a mero carácter colaborador o auxiliar de otros cuerpos, así como tampoco sus funciones.”*

El Magistrado PARICIO RALLO<sup>115</sup>, considera que *“las policías locales como policía judicial abarca dos ámbitos. El primero se refiere a los supuestos en que el agente se tope con unos hechos que presenten visos de delito, situación en la que surge inmediatamente una función de aseguramiento de pruebas o responsables mientras no se activa la intervención judicial; intervención que, por otro lado, ha de ser inmediata. En segundo lugar, la respuesta a requerimientos del aparato judicial o de la misma policía judicial ordinaria, supuestos que han de ser relativamente excepcionales, según se ha visto.”*

A ello hay que añadir, aquellas funciones que expresamente asignadas como es el caso de la LOFCS, art. 53.1-c, “Instrucción de atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano”, que por supuesto requieren un grado de cualificación y conocimientos a la altura de otros campos en materia de policía judicial, y otras en función de acuerdos establecidos en las Juntas Locales de Seguridad, y como por ejemplo el convenio marco de colaboración, cooperación y coordinación entre el Ministerio del Interior y la Federación Española de Municipios y Provincias, (FEMP) en materia de seguridad ciudadana y seguridad vial.

---

<sup>114</sup> NUÑEZ IZQUIERDO, óp. cit., <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4759-la-policia-judicial-el-auxilio-con-la-administracion-de-justicia-en-la-investigacion-criminal/> en línea [Consultado 20 de abril de 2018.]

<sup>115</sup> PARICIO RALLO Eduardo. “La Policía Local como policía judicial”, Fundación Democracia y Gobierno Local, *Estudio QDL*, 17 de junio de 2008, pág. 38 a 48

### **5.3.2. La Policía Judicial de Tráfico.**

El término Policía Judicial de Tráfico, ha sido introducido en el LECrim., tras disposición final 1.4 de la Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, configurándose en estos términos en la LECrim:

*“7. <sup>a</sup>La práctica de las pruebas de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial. Las pruebas para detectar la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas en los conductores de vehículos a motor y ciclomotores serán realizadas por agentes de la **policía judicial de tráfico** con formación específica y sujeción, asimismo, a lo previsto en las normas de seguridad vial. Cuando el test indiciario salival, al que obligatoriamente deberá someterse el conductor, arroje un resultado positivo o el conductor presente signos de haber consumido las sustancias referidas, estará obligado a facilitar saliva en cantidad suficiente, que será analizada en laboratorios homologados, garantizándose la cadena de custodia. [...]*”<sup>116</sup>

No obstante por cuestión lógica, se ha de entender por Policía Judicial de Tráfico, a aquellos agentes de Policía que realizan funciones de policía judicial en el marco de la seguridad vial, conllevando con ello, tanto la instrucción de delitos contra la seguridad vial, como la investigación de accidentes de circulación, en los que además deberán dominar técnicas de investigación para la detección de consumo de drogas, alcohol y su aparatología entre otras.

---

<sup>116</sup> LECrim. Op. cit., art. 796. 7º.



## **CONCLUSIONES.**

**PRIMERA.-** La seguridad vial conceptualizada como conjunto de medidas destinadas a proporcionar el mayor grado de seguridad en las vías de circulación, tiene como fin proteger a sus usuarios y reducir la siniestralidad.

Por lo tanto como afectación a la seguridad pública, las Administraciones tienen la obligación de aportar cuantos mecanismos estén a su alcance para conseguir estos fines, que como materia multidisciplinar abarca diferentes facetas, entre las que se encuentra la policial, que hoy en día aplica funciones también muy diversas, desde las básicas de regulación, ordenación y control, a las de auxilio, correctoras, educativas, informativas, todo ello con un carácter especialmente preventivo.

La correlación de Seguridad Vial desde la preceptiva de actuación policial es la motivación de este trabajo y objeto de desarrollo.

**SEGUNDA.-** La aparición del automóvil al largo del siglo XIX y su evolución, generó una serie de cambios en la sociedad que empezaron con la adaptación de una serie de normas para regular y controlar ese fenómeno automovilístico que se expandiría de forma acelerada, originando situaciones novedosas que se habían de ir regulando, sin tomar conciencia aún de lo que es la seguridad vial, al menos en esta primera etapa.

La evolución del parque automovilístico en España, se inicia a principios del XX, de una forma lenta, que cuando está tomando impulso, se ve frenado por la grave situación política de la Primera Guerra Mundial, y la Guerra Civil española, volviendo a regenerarse ya de una forma definitiva a partir de los años cincuenta, cuando se produce el boom automovilístico, y con ello las consecuencias negativas que representan los accidentes de circulación, con la pérdida de vidas humanas, por lo que se empieza a considerar el problema, que tiene una proyección mundial como reconoce la OMS, surgiendo la necesidad de la seguridad vial, siendo hoy en día una las primeras consideraciones que han de tener en cuenta los gobernantes en sus diferentes forma de aplicación.

**TERCERA.-** En España la regulación específica del tráfico de vehículos se inicia en el año 1900, se establecen los requisitos que han de reunir los automóviles y sus conductores (*permisos de conducción*), para la circulación en este caso sólo por determinadas carreteras.

En los siguientes años continúa evolucionando, con los procedimientos de identificación de los vehículos mediante las placas de matrícula, existiendo gran dispersión de normas, en las que tenían competencias diferentes estamentos y autoridades.

Con la primera evolución del sistema automovilístico en España que tiene lugar con la fabricación en cadena, en el primer cuarto del siglo XX, con el consiguiente abaratamiento de costes, lo que hace accesible a un mayor número de personas, en 1928 la regulación del tráfico se extiende de forma unificada a todos los tipos de vías, y tienen lugar los primeros acuerdos internacionales en la materia.

En control y la corrección de infracciones en esta materia de tráfico era llevada a cabo por personal diverso, que ejercían como Agentes de la Autoridad, como Agentes de Policías Municipal, los Agentes de la Guardia Civil pero también funcionarios de Obras públicas, como los Peones Camineros.

No sería hasta 1934, con la aprobación del Código de Circulación, cuando se unifica la materia, y que ha tenido largo recorrido, permitiendo la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su gran crecimiento.

El CC, tuvo un marcado carácter sancionador, en esta época aún no se tiene consideración de la seguridad vial como tal, una prueba de ello es que tras el cambio político, en 1939, se transfirieron las competencias de vigilancia del tráfico al Cuerpo de la Policía Armada y Tráfico (*recordemos de naturaleza militar*).

A partir de los años cincuenta, tiene lugar el “boom automovilístico”, donde comienzan a tenerse en consideración los accidentes de tráfico, de lo que se hacen eco las autoridades, y se comienzan a tomar medidas, contando como órgano de dirección, coordinación y ordenación la Jefatura Central de Tráfico, se inicia el control estadísticos de los accidentes de circulación, y previamente en 1950, ya se habían considerado ciertas acciones como delitos contra la seguridad del tráfico.

**CUARTA.** Con el nuevo marco constitucional, se ha abierto una nueva etapa en todos los aspectos, y por supuesto en el campo de la seguridad vial, debiéndose tomar una serie de medidas para la adaptación tanto en el plano normativo administrativo y penal del tráfico, y en el modelo policial.

En el marco normativo administrativo la exigencia de una nueva regulación para sustituir el CC., se lleva a cabo mediante el procedimiento de la Ley de Bases para legislar en materia de tráfico, para revestir de rango legal la materia de tráfico, permitir al Gobierno poder

desarrollar la potestad reglamentaria debido a la complejidad técnica de toda regulación sobre el tráfico y la seguridad vial, y poder ejercer la potestad sancionadora de la Administración.

En este proceso se ha llevado un completo desarrollo normativo con los preceptivos reglamentos de circulación, de conductores, de vehículos, procedimiento sancionador, entre otros, que después de casi treinta años, han sufrido continuas modificaciones para su adaptación a las necesidades sociales, como la eficiente instauración del denominado permiso por puntos, directrices y recomendaciones europeas, y siempre teniendo como principal objetivo la prevención de los accidentes de circulación.

**QUINTA.-** La seguridad vial también es objeto de protección penal, como hemos visto de forma eficiente desde 1950, donde con carácter de ley especial penal tipificaba como ilícitos penales, las conductas de conducción bajo los efectos del alcohol, conducción con velocidad excesiva, conducir careciendo de permiso de conducción, conducir con un vehículo con placas de matrícula falsas, alterar o dañar indicaciones o señales, no auxiliar a la víctima causada, o lanzar a un vehículo en marcha piedra u objetos.

Como podemos observar la preocupación por las conductas irregulares relacionadas con la seguridad vial, tienen lugar desde los inicios de su instauración, si bien, es cierto que se han producido algunos cambios, se han introducido conductas como, la conducción bajo los efectos de las drogas y la conducción temeraria.

Hemos comentado la denominada expansión del derecho penal en esta materia, abarcando parte , pero considero que aunque las figuras penales persisten, los contextos sociales son muy diferentes, desde el número de vehículo, la forma de ocio, los hábitos sociales, etc., por lo que se hacen necesarias la adopción de este tipo de medidas de control social, teniendo la posibilidad de aplicar en aquellas infracciones más graves las medidas correctoras del Código Penal.

**SÉXTA.-** El texto constitucional, atribuye al Estado la competencia exclusiva para dictar la legislación y normativa reglamentaria que rige la circulación de vehículos a motor, las condiciones técnicas y las autorizaciones administrativas a los vehículos y conductores, y deja para las CCAA, el que puedan asumir determinadas funciones de ejecución de la normativa estatal en la materia a través de sus respectivos EEAA, que, como es el caso en País Vasco y Cataluña, tienen transferidas ciertas competencias, y en el caso particular de Navarra, las tiene compartidas.

En relación a las competencias de las Corporaciones Locales en materia de seguridad vial, como establece la LTCVMSV, se atribuyen a los municipios no solamente competencias ejecutivas sino también competencias normativas para la regulación de los usos de las vías urbanas, de ordenación, control, vigilancia, denuncia y sanción de infracciones por medio de agentes propios en las vías urbanas de su titularidad.

Respecto a la delimitación de competencias entre los municipios y la administración del estado en función del territorio, para la regulación, gestión y control del tráfico éstas quedan delimitadas genéricamente en función de su consideración en vías interurbanas y en travesías, y las vías urbanas o casco urbano, que no obstante dado la complejidad de las estructuras urbanas actuales se requieren de fórmulas de coordinación y cooperación mediante convenios.

Las competencias sancionadoras están atribuidas básicamente a los Jefes Provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de Comunidades Autónomas que tengan transferidas las funciones en materia de tráfico y a los Alcaldes en sus respectivos campos competenciales, que tienen capacidad de delegación para su gestión.

**SÉPTIMA.-** El modelo policial en España, adoptado tras la CE de 1978 podemos considerar que tiene una estructura mixta, una parte centralizada, compuestas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, esto es, el Cuerpo de Policía Nacional y de la Guardia Civil, y otra descentralizada compuesta por las Policías Autonómicas creadas, y éstas, con diferentes grados de formación, en las que destacan las del País Vasco, la Ertzaintza, los Mozos de Escuadra en Cataluña, y la Policía Foral en Navarra, y en el desarrollo de la Corporaciones Locales, las Policías Municipales o Locales.

Todos los cuerpos policiales configuran la estructura de la seguridad pública en nuestro país, constituidos en Institutos armados de naturaleza civil, salvo GC de naturaleza militar. Todos ellos tienen la misión en común de garantizar la protección de los ciudadanos, asegurar el cumplimiento de las leyes y defender el libre ejercicio de los derechos y libertades, y preservar la seguridad ciudadana.

Las funciones y territorialidad, están debidamente definidas en la LOFCS, y demás normas de organización, no obstante después de más de treinta años de vigencia de la LO y la evolución desarrollada por los diferentes cuerpos policiales, es evidente la necesidad de una regeneración y adaptación a la realidad práctica y funcional.

**OCTAVA.-** La GC, centra su actuación en el ejercicio de funciones propiamente policiales ya sean de carácter administrativo o judicial, desarrollando una serie funciones comunes, y otras de carácter específico, entre las que se encuentra las de “*vigilancia del tráfico, tránsito y transporte en las vías públicas interurbanas*”, actuaciones que lleva a cabo mediante la unidad especializada de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, desde su creación en el año 1959.

ATGC, tiene una dependencia directa del organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico-Dirección General de Tráfico, en cuanto a directrices técnicas, formación, y dispensa de los medios. Su organización periférica está organizada en Sectores, Subsectores, y Destacamentos, éstos últimos son las unidades elementales de ejecución del servicio en la red viaria comprendida en la demarcación que se le asigne.

La especialidad de Tráfico, dispone de las modalidades de Dirección, Motoristas, y Atestados, desarrollando todas las funciones exigidas en materia de seguridad vial, desde la vigilancia, regulación y control de tráfico, auxilio en carretera, corrección de infracciones, investigación de accidentes de tráfico, confección de informes estadísticos de siniestralidad, control de la materia de transportes.

Igualmente desarrollaran en materia de policía judicial, todas aquellas facetas relacionadas con la seguridad vial, dentro de su campo competencial.

**NOVENA.-** El Cuerpo de Policía Nacional, no tiene asignadas funciones en materia de tráfico, si bien es cierto que dentro de su campo de actuación en prevención de la seguridad ciudadana es inevitable su interacción en la seguridad vial, por lo que en el plano administrativo han de contar con la colaboración de los Cuerpos competentes en la materia, que por cuestión de coincidencia territorial, son los Cuerpos de Policías Locales, y en el plano judicial su campo de actuación es pleno, sin embargo dado el peso administrativo que conlleva la materia de tráfico, en ocasiones es inevitable contar con los grupos especializados en la materia, como es el caso de alcoholemias, pruebas de drogas, o en situaciones en las que se han producido accidentes de tráfico.

Estas actuaciones, en algunos casos no están debidamente protocolizadas y como consecuencia de ello, existen diferentes formas de proceder, dando lugar a situaciones irregulares.

**DÉCIMA.-** La CE, establece la posibilidad de crear Cuerpos de Policía en la CCAA, en virtud de los correspondientes EEAA. Son diversas las comunidades que han previsto esta posibilidad, sin embargo sólo han culminado su proceso de creación el País Vasco, Cataluña y Navarra, habiendo asumido competencias en materia de tráfico y seguridad vial.

- La PA del País Vasco, **la Ertzaintza**, se crea en el 1980, y en 1982, se le transfieren las competencias “*vigilancia del cumplimiento de las normas de regulación del tráfico*” por trascendencia histórica y la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco asume todas las competencias.

Por lo tanto la Ertzaintza, cuenta con capacidad plena para el desarrollo de funciones en materia de seguridad vial, y para ello dispone de una División de Tráfico propia, cuyas funciones son la vigilancia y control del tráfico rodado en las vías reglamentariamente determinadas y la seguridad vial. Ejercen, además, funciones de control del transporte por carretera, acompañamiento de transportes especiales y pruebas deportivas, investigaciones de accidentes de tráfico, persecución de delitos contra la Seguridad Vial, análisis de la accidentalidad y apoyo especializado a las comisarías.

- **Los Mozos de Escuadra**, como PA en Cataluña, tienen trascendencia histórica, tras el nuevo periodo constitucional, se crean dentro del margen estatutario en el año 1983, sin embargo dado su situación específica, no asume las competencias en materia de tráfico hasta el año 1997, donde se inicia un proceso gradual, que finaliza en el año 2000.

Con el traspaso de funciones asumen, “*La vigilancia y control del tráfico, tránsito y circulación de vehículos en las vías públicas interurbanas y en travesía*”, entre otras funciones.

Por lo tanto igualmente los Mozos de Escuadra desarrollan con capacidad plena las funciones en materia de tráfico, mediante una división de tráfico para llevar a cabo las funciones de vigilancia, disciplina y regulación del tráfico, la denuncia de infracciones y tareas de protección y auxilio en las vías de su competencia, así como la investigación sobre accidente de circulación, y aspectos relacionados con las estadísticas sobre esta materia.

- **Policía Foral de Navarra**, sus antecedentes datan de 1928, como Cuerpo de Policía de Carreteras, tras la CE, en 1982, se le reconocen los derechos originarios, conservando las competencias de vigilancia del tráfico en concurrencia con la GC.

En 1988 mediante la aprobación del reglamento de Organización y Funcionamiento de la Policía Foral de Navarra, se crea el Área de Tráfico y Seguridad Vial, conformada por dos Divisiones, una de Seguridad Vial, que ejerce las funciones de vigilancia y ordenación,

e inspección del transporte por la vías interurbanas y en las travesías, y la División de Atestados e Investigación, con funciones de seguridad vial y asistencia, y colaboración a la Autoridad Judicial y Fiscal.

**UNDÉCIMA.-** Las Policías Locales, representan una parte muy importante dentro la composición de las FCS, tanto por su número, como por su espacio territorial, ya que desarrollan sus funciones en las principales zonas urbanas, si bien es cierto, que tienen la particularidad de que muchas plantillas, las de poblaciones de menor entidad, que son muy numerosas, disponen de escasos recursos, y existe por lo tanto gran disparidad en las funciones que se desarrollan.

En el desarrollo de las funciones de seguridad vial, las Policías Locales, tienen un campo de actuación muy importante, ya que así se les encomienda de forma expresa y con carácter específico, entre las que se encuentran las de vigilancia, regulación, y ordenación del tráfico, auxilio, instrucción de atestados por accidentes de circulación como funciones básicas, a las que hay que añadir otras como educación vial, transporte, etc.

La especialización y desarrollo de las Policías Locales, en cuestiones como la investigación de accidentes, informes de siniestralidad, realización de controles de tráfico son de vital importancia e influyen de forma directa en la seguridad vial en las zonas urbanas.

No obstante, la diversidad de servicios prestados por la Administración Local, y en concreto por las Policías Locales, que considero debe ser un objetivo, siempre y cuando se tengan cubiertas las funciones básicas, no les debe alejar de estas, ya que las materias relacionadas con el tráfico rodado deben ser cuestiones prioritarias.

En este punto me quiero postular con LÓPEZ NIETO Y MALLO<sup>117</sup>, que indica que, *“la normativa legal del Estado sobre las Policías Locales está llamada a experimentar una profunda modificación, igual que sus propias funciones.”* La regulación legal actual, puede dar a entender, en diferentes aspectos, que estos cuerpos policiales sólo tienen carácter como colaborador en cuestiones como policía judicial, o seguridad ciudadana, que está bastante alejado de la realidad, y donde, *“la doctrina moderna se inclina cada vez más por la creación de un modelo policial en el que la Administración del Estado actué a través de las Policías Locales reforzando en consecuencia, las facultades del alcalde.”*

---

<sup>117</sup> LÓPEZ NIETO Y MALLO, Francisco, *Óp. cit.* págs. 50-51

## **BIBLIOGRAFÍA.**

- ADAM, Aurora, “Balance de la influencia del permiso de conducción por puntos en la morbimortalidad de los accidentes de tráfico en España”, *Gaceta Internacional de Ciencias Forenses*, nº 3, abril-junio 2012, pág. 14
- AGUADO I CUDOLÀ, Vicenç, “El procedimiento administrativo sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial: El debido equilibrio entre especialidades y garantías Comunes”, *D.A. Revista de Documentación Administrativa* nº 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 64-66
- ANDRES LASO, Antonio., Legislación penal, procesal penal y penitenciaria tras la guerra civil española, *Revista Jurídica de Castilla y León* nº 35, enero de 2015 pág.5/44.
- ÁREA DE FORMACIÓN Y CONDUCTORES. Dirección General de Tráfico. Cuestiones de Seguridad Vial, Conducción eficiente, medio Ambiente Contaminación. Año 2011.
- BARCELONA LLOP, Javier, *Policía y Constitución*, Madrid, Tecnos S.A. 1997, págs. 50
- BARCELONA LLOP, Javier. *Reflexiones constitucionales sobre el modelo policial español*. Revista Española de Derecho Constitucional, núm. 48. 1996.
- BARCELONA LLOP, Javier, “Sobre el modelo policial español y sus posibles reformas”, *Fundación Alternativas*, documento de trabajo 103/2006.
- BARCELONA LLOP, Javier, “Policías locales y competencias municipales en materia de seguridad y política”, *Civitas Revista española de Derecho Administrativo*, núm. 95/1997, pág. 365
- BARCELONA LLOP, Javier, “Recensiones y noticias de libros”, (sobre Modelos de Policía, hacia un modelo de seguridad plural, de GUILLEN LASIERRA, Francesc), *Revista de Administración Pública*, núm. 202 enero-abril 2017, pág. 476.
- BERRUEZO MARTIN, José Francisco. “175 años de Historia de la Guardia Municipal de Málaga 1842-2017.” *Edita Policía Local de Málaga*. Ayto. de Málaga. 2017.
- BLAZQUEZ GONZALEZ, Félix, *La Policía Judicial*, Madrid, Editorial Tecnos, 1998, pág.128
- CANO CAMPOS, Tomas, “¿Es una sanción la retirada de puntos del permiso de conducir?” *Revista de Administración Pública*, núm. 184, 2011, pág. 81.
- CARRERAS Albert. “Estadísticas Históricas de España.”, Fundación BBVA. Editorial Nerea S.A. 2005, 2º Edición, págs. 360-362.
- CEREZO MIR, José, “Los delitos de peligro abstracto en el ámbito del derecho penal del riesgo”. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 2ª Época, n.º 10 2002, pág. 47



- CONCE-PUMPIDO FERREIRO, Cándido, “El Modelo Constitucional de la Policía Judicial y su desarrollo normativo.” Cuaderno del Instituto Vasco de Criminología, San Sebastián nº 6, 1992, pág. 14
- CRESPO HELLÍN, Félix, “el artículo 104 de la constitución y la nueva regulación de la institución policial: sus disfuncionalidades”. *Revista de Derecho Político*, núm. 37, 1992.
- DE ANTÓN LÓPEZ, Julio. Modelos Policiales, según julio De Antón, 11 de febrero de 2008 <http://historianovel.blogspot.com.es/2008/02/modelos-policiales-segn-julio-de-antrn.html>.
- DE VICENTE MARTINEZ, Rosario. *Derecho Penal de la Circulación*, 1ª edición, Barcelona, Editorial Bosch, julio 2006. pág. 31.
- DÍEZ RIPOLLES, José Luis, *La racionalidad de las Leyes Penales*, 2º Ed. Madrid, Editorial Trota 2013, págs. 18-20.
- DOMÍNGUEZ-BERRUETA DE JUAN, Miguel, FERNANDO PABLO, Marco M., FERNANDEZ DE GATA SANCHEZ, Dionisio, 2ª Parte, Capitulo 1º “Las exigencias constitucionales: Una Administración Civil de Seguridad Pública. El Modelo Policial (art. 104 CE)”, *Constitución, Policía y Fuerzas Armadas*, Madrid, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A. 1997, pág. 349.
- GARCÍA ALBERO, R. “La nueva política Criminal de la Seguridad Vial”, *Revista electrónica de Ciencia Penal y Criminología*. 09-11, 2007, pág. 11:2
- GARCÍA GIL, F Javier. *Legislación sobre Tráfico Circulación y Seguridad Vial*. 6ª Edición 2005, Navarra, Thomson Aranzadi.
- GIL MÁRQUEZ, Tomas, *Modelo Policial y forma de estado en España*. Barcelona, Editorial Atelier, 1999, pág. 36.
- GÓMEZ PAVÓN, Pilar., “La reforma de los delitos contra la seguridad vial”, *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*. Núm. 25, 2012.
- GÓMEZ HERRERO, Albert, Ponencia “*La ley catalana del sistema de seguridad pública y el proceso de desarrollo de la policía autonómica.*” 16/2006.
- GUILLÉN LASIERRA, Francesc, *Modelos de Policía. Hacia un modelo de seguridad plural*, España, Editorial J.M. Bosch, 2016.
- IZU BELLOSO M. J. “Competencias de Navarra en materia de tráfico” *Revista Jurídica de Navarra*, núm. 16, 1993.

- JAR COUSELO, Gonzalo, *Modelo Policial Español y Policías Autónomas*, Madrid, Dykinson, S.L. 1995, pag.146-147
- MANTECA VALDELANDE, Víctor, “Regulación de competencias en materia de tráfico de automóviles (1)”, *Revista actualidad Administrativa nº 13, Editorial La Ley*, 1º quincena julio 2010, pág. 1645.
- MARTÍN DELPÓN José Luis, “Naturaleza y carácter militar de los miembros de la guardia civil: comentario a la sentencia de la sala 3ª del tribunal supremo de 13 de febrero de 2012”, *Revista Jurídica de Castilla León*, núm. 34, septiembre de 2014.
- MARTÍN FERNÁNDEZ, “Manuel, Policía, profesión y organización: Hacia un modelo integral de la Policía en España”. *Revista española de Investigaciones Sociológicas REIS* núm. 59, 1992, págs. 207-208
- MARTÍNEZ RUIZ, Jesús, Cap. 5º “El delito de desobediencia a los agentes de la autoridad en el ámbito de la seguridad vial” *Delincuencia en materia de tráfico y seguridad vial*. Madrid, Dykinson S.L. 2007, pág. 217
- MINGORANCE SÁNCHEZ, José A., “La seguridad vial en el ordenamiento penal: justificación y crítica.” *Revista de Derecho UNED*, núm. 20, 2017.
- MONTORO GONZÁLEZ, Luis. “Estrategias para la prevención de los accidente de tráfico” *Seguridad Vial*, Valencia, 2008, Editorial Tirant Lo Blanch, 2008.
- MONTANER FERNÁNDEZ Raquel, “Los nuevos delitos contra la seguridad vial: una muestra de la Administración del Derecho Penal”, *DA. Revista de Documentación Administrativa*, núm. 284-285, mayo-diciembre 2009, pág. 307
- MONTANER FERNÁNDEZ Raquel, Recensiones de libros. (Protección penal de la seguridad vial, Editorial Tirant lo Blanch, Valencia 2009), UNED. *Revista de Derecho Penal y Criminología*, 3ª Época, núm. 2, 2009, pág. 218
- MUÑOZ CONDE, Francisco, *Derecho Penal, Parte Especial*. 15ª ed. Valencia, Tirant lo Blanch, pág. 683
- NAVAJAS RAMOS, Luis. Fiscal-Jefe Audiencia Provincial de Guipúzcoa, “Policía Judicial composición, funciones y principios de actuación. Unidades Orgánicas de la policía judicial: su dependencia funcional y orgánica”. *Eguzkilore* núm. 13., San Sebastián, diciembre 1999.

NÚÑEZ IZQUIERDO, Felipe, “La policía judicial. El auxilio con la administración de justicia en la investigación criminal”, artículo doctrinal. *Policía Judicial* 2012.

<http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4759-la-policia-judicial-el-auxiliocon-la-administracion-de-justicia-en-la-investigacion-criminal/> (Consultado 20 de abril de 2018.)

NÚÑEZ PAZ, Miguel Ángel, “Consideración crítica en torno al Código Penal español”,

*Anuario de Derecho penal y Ciencias Penales*, Vol. LII, pág. 228

PARICIO RALLO Eduardo. “La Policía Local como policía judicial”, *Fundación Democracia y Gobierno Local, Estudio QDL*, 17 de junio de 2008.

RICO CUETO, José M<sup>a</sup> y DE SALAS CALERO, Luis, *Inseguridad ciudadana y policía*, Madrid Editorial Tecnos, 1988, pág. 84

RODRÍGUEZ LEÓN, Luis Carlos. Fiscal de Seguridad de Andalucía., *Reforma del código penal en materia de seguridad vial. Ponencia reforma del Código Penal*. 2017.

SÁNCHEZ RAMÍREZ, Manuel. “Fundamentos Históricos y Constitucionales de las Policías Locales.” *Instituto Andaluz de Administración Pública*. Premios Blas Infante.2004.

SERRANO GÓMEZ Alfonso y SERRANO MAÍLLO, Alfonso, “La reforma de los Delitos Contra la Seguridad Vial”, *Revista de Derecho UNED*, núm. 3, 2008, pág. 46.

SILVA SÁNCHEZ, José M<sup>a</sup>, *La expansión del Derecho Penal. Aspectos de la Política Criminal en las sociedades postindustriales*, 2<sup>a</sup> Edición, Civitas Ediciones S.L. Madrid, 2001, pág. 27

TRAPERO BARRALES, María A., *Los Delitos contra la seguridad vial: ¿una reforma de ida y vuelta?*, Valencia, Tirant Lo Blanch, 2011, págs., 18-19.

VALRIBERAS SANZ, Ángel, *Cuerpos Nacional de Policía y sistema Policial Español*, 1<sup>a</sup> Ed., Madrid, Editorial Marcial Pons, 1999.pag 57.

## **TEXTOS LEGALES CONSULTADOS.**

CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA de 1978, publicada en BOE núm. 311, de 29 de diciembre de 1978.

LEY ORGÁNICA 3/1979, de 18 de diciembre, de *Estatuto de Autonomía para el País Vasco*, publicado en BOE núm. 306, de 22 de diciembre de 1979.

LEY ORGÁNICA 4/1979, de 18 de diciembre, de *Estatuto de Autonomía de Cataluña*, publicado en BOE núm. 306, de 22 de diciembre de 1979. Derogado.

LEY ORGÁNICA 13/1982, de 10 de agosto, de *Reintegración y Amejoramiento del régimen Foral de Navarra*, publicado en BON 3 de septiembre de 1982.

LEY ORGÁNICA 8/1983, de 25 de junio, de *Reforma Urgente y Parcial del Código Penal*, publicado en BOE núm. 152, de 27 de junio de 1983.

LEY ORGÁNICA 3/1989, de 21 de junio, de *actualización del Código Penal*, publicado en BOE núm. 148, de 22 de junio de 1989.

LEY ORGÁNICA 6/1985, de 1 de julio, de *del Poder Judicial*, publicada en BOE núm. 157, de 2 de julio de 1985.

LEY ORGÁNICA 2/1986, de 13 de marzo, de *Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*, publicado en BOE núm. 63, de 14/03/1986.

LEY ORGÁNICA 10/1995, de 23 de noviembre, de *Del Código Penal*, publicada en BOE núm. 281, de 24 de noviembre de 1995.

LEY ORGÁNICA 6/1997, de 15 de diciembre, de *Transferencia de Competencias Ejecutivas en Materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña*, publicada BOE» núm. 300, de 16 de diciembre de 1997.

LEY ORGÁNICA 15/2003, de 25 de noviembre, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*. Publicado en BOE núm. 283, de 26 de noviembre de 2003.

LEY ORGÁNICA 15/2007, de 30 de noviembre, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial*. Publicado en BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007.

LEY ORGÁNICA 5/2010, de 22 de junio, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*, publicado en BOE núm. 152, de 23 de junio de 2010.

LEY ORGÁNICA 1/2015, de 30 de marzo, *por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal*. Publicada en BOE núm. 77, de 31 de marzo 2015.

- LEY ORGÁNICA 4/2015, de 30 de marzo, *de Protección de la Seguridad Ciudadana*, publicada en BOE núm. 77, de 31 de marzo de 2015.
- LEY ORGÁNICA 9/2015, de 28 de julio, *de Régimen de Personal de la Policía Nacional*, publicado en BOE núm. 180, de 29 de julio de 2015.
- LEY 18/1989, de 25 de julio, *Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Publicad en BOE núm. 178, de 27 de julio de 1989.
- LEY 7/1985, de 2 de abril, *Reguladora de las Bases del Régimen Local*, publicado en BOE núm. 80, de 3 de abril de 1985.
- 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*, publicado en el BOE núm. 63, de 14 de marzo 1990.
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, de 30 de octubre, *por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Publicado en BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015.
- REAL DECRETO de 14 de septiembre de 1882 *por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal*, publicado BOE» núm. 260, de 17 de septiembre de 1882.
- REAL DECRETO de 17 de setiembre de 1900, por el que se aprueba el *Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras del Estado* Publicado en Gaceta de Madrid, nº 263, de 20 de setiembre de 1900.
- REAL DECRETO de 3 de diciembre de 1909, *Reglamento de Policía y Conservación de Carreteras*, Publicado en la Gaceta de Madrid nº 339, de 5 de diciembre de 1909.
- REAL DECRETO, de 23 de julio de 1918 *Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España*, publicado en la Gaceta de Madrid, nº 205, de 24 de julio de 1918.
- REAL DECRETO de 16 de junio de 1926, *Reglamento para la circulación de vehículos con motor mecánico por las vías públicas de España*, publicado en Gaceta de Madrid, nº 170, de 19 de junio 1926.
- REAL DECRETO de 17 de julio de 1928, *Reglamento de circulación urbana e interurbana*, publicado en Gaceta de Madrid, nº 218, de 05 de agosto 1928.
- REAL DECRETO 2903/1980, de 22 de diciembre, *regulador de Miñones y Miqueletes de las Diputaciones Forales de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya*. Publicado en BOE núm. 13, de 15 de enero de 1981.

REAL DECRETO 1467/1981, de 8 de mayo, *por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y sus anexos 1, 2 y 5*, publicado en BOE. nº 173, de 21 de julio de 1981.

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

REAL DECRETO 769/1987, de 19 de junio, *sobre regulación de la Policía Judicial*, publicado en BOE núm. 150, de 24 de junio de 1987.

REAL DECRETO 221/1991, de 22 de febrero, *por el que se regula la organización de unidades del Cuerpo Nacional de Policía, adscritas a las Comunidades Autónomas y se establecen las peculiaridades del régimen estatutario de su personal*. Publicado en BOE 49/1991 de 26 de febrero de 1991.

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

REAL DECRETO 391/1998, de 13 de marzo, *sobre traspaso de servicios y funciones de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor*, publicado en BOE» núm. 79, de 2 de abril de 1998.

REAL DECRETO 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el *Reglamento General de Vehículos*, publicado en BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999.

REAL DECRETO 318/2003, de 14 de marzo, Real Decreto 318/2003, de 14 de marzo, *por el que se modifica el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, para adaptarlo a la Ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo*, publicado en BOE nº 83, de 05 de abril de 2003

REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, *Reglamento General de Circulación*, publicado en BOE núm. 306, de 23 de diciembre de 2003.

REAL DECRETO 818/2009, de 8 de mayo, *Reglamento General de Conductores* publicado en BOE núm. 138, de 8 de junio de 2009.

REAL DECRETO 770/2017, de 28 de julio, *por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*, publicado en BOE núm. 180 29 de julio de 2017, Exposición de motivos pág. 70.439

REAL DECRETO LEY núm. 1.598. Código Penal, de 1928, publicado en la Gaceta de Madrid núm. 257, el 27 de septiembre de 1928.

LEY DE TRAVESÍAS de 1849.

[http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/1800\\_1849/11849.htm](http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/1800_1849/11849.htm)

LEY DE CARRETERAS de 1877.

[http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/1875\\_1899/11877.htm](http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/1875_1899/11877.htm) [Consulta realizada 17 de marzo de 2018.]

LEY de 9 de mayo de 1950, *Sobre el uso y circulación de vehículos de motor*, publicado en el BOE. nº 130, de 10 de mayo de 1950.

LEY de 24 de abril de 1958, *por la que se modifican diferentes artículos del Código Penal* Publicado en BOE núm. 99, 25/04/1958.

LEY 47/1959, de 30 de julio, *sobre regulación de la competencia en materia de tráfico en el territorio nacional*, publicada en BOE, núm. 182 de 31 de julio de 1959.

LEY 122/1962, de 24 de diciembre<sup>1</sup>, *sobre uso y circulación de vehículos a motor*, publicado en BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1962.

LEY 3/1967 de 8 de abril, *sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal (que introduce los delitos contra la Seguridad del Tráfico en el Código Penal)* Publicado en BOE núm. 86, de 11 de abril de 1967.

LEY 19/1983, de 14 de julio, *por la que se crea la Policía Autonómica de la Generalidad de Cataluña*, publicado en DOGC núm. 347, de 22 de julio de 1983.

LEY 10/1994, de 11 de julio, *de la Policía de la Generalidad-Mossos d'Esquadra*, publicada en BOE núm. 192, de 12 de agosto de 1994.

LEY 19/2001, DE 19 de diciembre, *de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990*, de 2 de marzo. BOE núm. 304, de 20 de diciembre de 2001.

LEY 17/2005, de 19 de julio, *por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*. BOE núm. 172, de 20 de julio de 2005.

LEY 2/2008, de 28 de mayo, *del Cuerpo General de la Policía Canaria*, publicada en BOC núm. 109. Martes 3 de junio de 2008

LEY 18/2009, de 23 de noviembre, *por la que se modifica el texto articulado de la LSV*, publicado en BOE núm. 283 de 24 de Noviembre de 2009. (Derogado).

LEY 6/2014, de 7 de abril, *por la que se modifica el texto articulado de la LSV, Real Decreto Legislativo 339/1990*, publicado en BOE núm. 85, de 8 de abril de 2014.

CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN, de 25 de septiembre 1934, publicado en la Gaceta de Madrid, nº 269, 270 y 271, de fechas 26, 27 y 28 de setiembre de 1934.

DECRETO de 9 de diciembre de 1935, publicado en Gaceta de Madrid nº 347, de 13 de diciembre de 1935.

DECRETO de 23 de diciembre de 1944, *por el que se prueba y promulga el Código Penal, texto refundido de 1944, según la autorización otorgada por la Ley de 19 de julio de 1944*. Publicado en BOE núm. 13 de 13 de enero de 1945.

DECRETO 2165, de 3 de diciembre de 1959, Publicado en el BOE. nº 293, de 8 de diciembre de 1959.

DECRETO 691/1963, de 21 de marzo, *por el que se aprueba el «Texto revisado de 1963» del Código Penal*. Publicado BOE núm. 84, de 8 de abril de 1963.

DECRETO 3096/1973, de 14 de septiembre, *por el que se publica el texto refundido Código Penal, conforme a la Ley 44/1971, de 15 de noviembre*. BOE, núm.297, 298, 299 y 300, de 12, 13, 14, y 15 de diciembre de 1973.

DECRETO 951/1974 de 5 de abril, *por el que se modifica el artículo 20 del vigente Código de la Circulación*. Publicado en el BOE. nº 84, de 8 de abril de 1974.

DECRETO 3595/1975 de 25 de noviembre, *por el que se modifica el Código de la Circulación* Publicado en el BOE. Nº 11, de 22 de octubre de 1974.

DECRETO FORAL 265/2004, de 26 de julio, *por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Policía Foral de Navarra*, publicado en BON núm. 99 de 18 de agosto de 2004.

REAL ORDEN de 31 de julio de 1897. Ministerio de Fomento, “*Autorice: primero, a sustituir la fuerza animal por la de vapor en la carretera de Berja à Almería para el transporte de viajeros y mercancías; segundo. [...]*”, Gaceta de Madrid núm. 225, de fecha de 1 de agosto de 1897.

ORDEN INT/574/2003, de 13 de marzo, *por la que se regula la especialidad de tráfico en la Guardia Civil*. Ministerio del Interior, publicado en BOE núm. 67, de 19 de marzo de 2003.

DIRECTIVA 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el Permiso de Conducción (Refundición) Diario Oficial de la Unión Europea, publicado el día 30 de diciembre de 2006.



### **SENTENCIAS.**

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL NÚM. 175/1999 de 30 de septiembre de 1999, antecedentes de hecho 2º a. publicada BOE núm. 263 suplemento 3 de noviembre de 1999.

### **INSTRUCCIONES.**

INSTRUCCIÓN DE FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO N° 1/2008 sobre la dirección por el Ministerio Fiscal de las actuaciones de la Policía Judicial. 7 de marzo de 2008.

INSTRUCCIÓN DE CAMINOS DE 1785, publicado por José Manuel Sanz el 18 enero de 2016.  
<https://ingeniaviarum.wordpress.com/2016/01/18/instruccion-de-caminos-1785/>

### **CONSULTAS INTERNET.**

- ASAMBLEA GENERAL DE NACIONES UNIDAS. “Resolución aprobada 60/5. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” 38ª sesión plenaria 26 de octubre de 2005  
<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-60-5s.pdf>
- COMISION EUROPEA. Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, Bruselas, 2010.  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Atr0036>
- Diccionario Real Academia Española.  
<http://www.rae.es/>
- Definiciones seguridad vial.  
<https://www.definicionabc.com/general/seguridad-vial.php>  
<http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html>,
- Dirección General de Tráfico, Inicio del Tráfico.  
<http://www.dgt.es/es/generico.shtml>
- FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL, Nota de prensa de 27 de julio de 2017, Fiscalía General del Estado, 2017, págs. 4-5.  
[https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/NOTA%20DE%20PRENSA%20EXTENSA%2027-7-17.pdf?idFile=6f5fb249-8b05-47af-bede-667559a8b803](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/NOTA%20DE%20PRENSA%20EXTENSA%2027-7-17.pdf?idFile=6f5fb249-8b05-47af-bede-667559a8b803)

- GARCÍA RUEDA, María Isabel, técnico de Trafico, “Primeros vehículos matriculados en España”, documento sellado por DGT  
<http://www.dgt.es/images/Primeros-Vehiculos-matriculados-en-Espana-1900-1964-Biblioteca-DGT-1008562.pdf>,
- Información e Historia del RACE,  
<https://www.race.es/historia>.
- Nota de prensa del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial  
[https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/INFORME%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf?idFile=6e1ede03-5237-4593-b1e8-a0e457d733e4](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/INFORME%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf?idFile=6e1ede03-5237-4593-b1e8-a0e457d733e4)
- OMS. Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial. Resumen. 2008.  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/web\\_version\\_es.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1)
- Web Navarra.es, consulta realizada 15 de abril de 2018.  
[https://www.navarra.es/home\\_es/Temas/Seguridad/Cuerpo+de+la+Policia+Foral+de+Navarra/Quienes+Somos/Historia/Historia.htm](https://www.navarra.es/home_es/Temas/Seguridad/Cuerpo+de+la+Policia+Foral+de+Navarra/Quienes+Somos/Historia/Historia.htm)

